EMILIO VALVERDE Y ALVAREZ

VIAJES DESCRIPTIVOS

ITINERARIOS
DE
Líneas férreas



Peña de Orduña.

DE MADRID Á BILBAO Y DURANGO.

GUÍA PRÁCTICO VALVERDE

ADMINISTRACIÓN: CALLE DE ALCALÁ, NÚM. 102.

Precio: UNA peseta

MADRID
IMPRENTA DE FERNANDO CAO Y DOMINGO DE VAL
Plateria de Martínez, núm. 1

1886

ITINERARIOS

DE

LÍNEAS FÉRREAS

DE MADRID Á BILBAO Y DURANGO

GUÍA PRÁCTICO VALVERDE



ÍNDICE

EMILIO VALVERDE Y ÁLVAREZ

VIAJES DESCRIPTIVOS

ITINERARIOS
DE
LINEAS FERREAS

DE MADRID Á BILBAO Y DURANGO

ILUSTRADOS

CON MAPAS, PLANOS, VISTAS Y GRABADOS

GUÍA PRÁCTICO VALVERDE





MADRID

ALCALÁ, 102

Centro del Atlas geográfico, mapas de España y Portugal, guías generales y particulares, planos y demás obras de D. Emilio Valverde.

LIBRERIAS

A. San Martín, Puerta del Sol, número 6.

Carretas, número 39, Libro de Oro.

IMPRENTA DE FERNANDO CAO Y DOMINGO DE VAL

Platería de Martínez, 1

1886

ADVERTENCIA AL VIAJERO

Terminada mi Nueva Guía del viajero en España y Portugal, arsenal donde he reunido en algunos años de trabajo todos los infinitos datos que he encontrado esparramados en gran número de libritos locales, descripciones de comarcas, itinerarios, en las mil obras históricas y geográficas que han visto la luz pública en la Península y algo bueno también, entre lo malo y erróneo que nos ha mandado el extranjero, fácil y sencillo me ha sido el formar una pequeña biblioteca de Guías de las líneas férreas, dividiendo todas las del país ibérico en pequeños cuadernos de bolsillo, ilustrados con mapas, vistas y grabados, que por un precio relativamente ínfimo y pequeño, den al viajero una completa idea de los países que ha de recorrer arrastrado por la veloz locomotora.

Quizás se hallará conforme conmigo juzgando mi pobre trabajo, en su forma literaria, superior á mis fuerzas y algo incompleto; pero sin duda alguna encontrará en el fondo de mis libros, en la verídica descripción gráfica de la naturaleza combinada con la obra del hombre, y en los recuerdos históricos que evoco de este gran pueblo, merecedor de mejor suerte, algo más útil, más serio, más digno que la lectura de muchas producciones, cuyo chispeante y realista estilo entretiene sin deleitar y no deja nada de provecho para el estudio.

La introducción de mis Guías es la tarifa de precios de cada línea, ya sean de ida ya de vuelta, las indicaciones especiales de la misma y las de interés general, y á continuación un diccionario alfabético, extractado de los Reglamentos y Reales órdenes referentes á ferrocarriles, que comprende cuantos antecedentes pueden necesitarse en todo viae, y es resumen de las obligaciones y de los derechos que tiene el viajero.

Sigue por último la completa descripción de la línea férrea con todos sus detalles, y la de los pueblos, por que pasa, enriquecida con datos históricos y artísticos, é ilustrada con mapas, vistas y grabados. Leyendo la descripción de cada linea en sentido inverso se sigue el itinerario de retorno.

Terminamos las Guías con una descripción de los balnearios y baños de mar y un índice alfabético de los pueblos.

I

INDICACIONES PARTICULARES

Líneas de Madrid á Bilbao y Durango.

Billetes.—Se pueden tomar billetes de todas clases y facturar el equipaje en el Despacho central, Puerta del Sol, número 9, ó en las Estaciones de todo el trayecto. En el primero se avisa con algunas horas de anticipación, para que los mozos vayan á recoger el equipaje á domicilio, ó el viajero puede llevarlo, como mejor le plazca. La expendición de billetes en el *Despacho central* se cierra cuarenta y cinco minutos antes de la hora marcada para la salida de los trenes.

Omnibus.—Conducen á los viajeros á la Estación, con arreglo á la siguiente tarifa: VIAJEROS.—En el tranvía, los que ocupen puesto en los coches que se sitúan frente al Despacho central, por cada asiento, desde las 6 de la mañana á las 12 de la noche, 25 céntimos de peseta; desde las 12 de la noche á las 6 de la mañana, 50 id.—EQUIPAJES: Por cada baulmundo, maleta ó bulto semejante, cuyo peso no exceda de 40 kilos, 25 céntimos ó 50. Por cada fracción más, indivisible, de 10 kilos, 15 céntimos ó 25. Por cada sombrerera ó saco de noche, 15 céntimos ó 25. Las sombrereras, sacos de noche, maletas y bultos de pequeño volumen pueden ser conducidos en los coches de viajeros, si éstos lo desean. Los equipajes se trasportan en vagones-tranvías ó furgones.—OMNIBUS Á DOMICILIO: Cada uno, para un domicilio, con 100 kilos de equipaje, de 6 mañana á 12 noche, 4 pesetas; de 12 noche á 6 mañana, 6. Idem para dos domicilios, por cada domicilio con 50 kilos de equipaje, 2 y 3,50. Idem para varios domicilios, por cada viajero con 30 kilos de equipaje, 1 y 1,50. Exceso de equipaje: por cada fracción indivisible de 10 kilos, de día ó de noche, 50 céntimos. Si los viajeros desean que se suba ó se baje el equipaje de pisos superiores, pagarán además por cada bulto, de uno á cuatro, 25 céntimos, y 10 por cada bulto más. En los Omnibus á domicilio que no se alquilen para este servicio, se admiten viajeros á 30 céntimos, por cualquier trayecto que recorran desde el Despacho central á la Estación y viceversa.

En todas las Estaciones de las líneas algo distantes de las poblaciones, hay servicio de ómnibus para viajeros y equipajes. Asientos, 2 reales.

Monedas.—En todas las Estaciones de las líneas del *Norte* se recibe la moneda de oro y plata francesa (con exclusión de la de cobre), en equivalencia á la española, según el anuncio que hay en dichas Estaciones.

Fondas.—Las hay en las Estaciones de Madrid, Avila, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Burgos y Miranda de Ebro. El precio de las comidas y almuerzos en mesa redonda es de 14 reales (á 16.

Cambio de trenes.—En Medina del Campo, para Salamanca, Segovia y Zamora. En Venta de Baños, para Palencia y Santander, León, Oviedo, Lugo, Coruña, Orense y Vigo. En Valladolid, para Medina de Rioseco. En Miranda para Logroño y Bilbao.

II

TARIFAS DE PRECIOS

Tarifa de Madrid á Durango.

IDA.—Precios.				ESTACIONES.	VUELTA.—Precios.			
Ks.	1.ª C.	2.ª C.	3.ª C.		Ks.	1.ª C.	2.ª C.	3.ª C.
	P. C.	P. C.	P. C.			P. C.	P. C.	P. C.
»	»	»	»	Madrid	718	81 85	62 15	37 75
685	78 85	60 15	36 50	Bilbao	33	3 »	2 »	1 25
687	79 35	60 55	36 75	Dos Caminos	31	2 70	1 95	1 20
693	79 85	60 90	37 »	Zuazo	25	2 30	1 75	1 15
697	80 05	61 05	37 10	Puente la Torre	21	2 30	1 75	1 15
698	80 05	61 05	37 10	Usansolo	20	1 80	1 35	0 90
700	80 35	61 30	37 25	Vedia	18	1 60	1 20	0 80
702	80 45	61 35	37 30	Lemona	16	1 40	1 05	0 70
»	»	»	»	Astepe	»	»	»	»
707	80 85	61 55	37 40	Amorevieta	11	1 »	0 75	0 50
711	81 25	61 95	37 65	Euba (Amorevieta)	7	0 60	0 45	0 30
»	»	»	»	Santa Polonia	»	»	»	»
718	81 85	62 15	37 75	Durango	»	»	»	»

Tarifa de Madrid á Bilbao.

IDA.—Pesetas.			ESTACIONES	VUELTA.—Pesetas.		
1.ª C.	2.ª C.	3.ª C.		1.ª C.	2.ª C.	3.ª C.
»	»	»	Madrid (F.)	64 05	48 10	28 75
1 15	0 80	0 50	Pozuelo	63 05	47 30	28 10
2 10	1 60	0 95	Las Rozas	62 05	46 55	27 65
3 45	2 60	1 60	Torrelodones	60 55	45 40	27 05
4 40	3 30	2 00	Villalba	59 60	44 70	26 65
5 90	4 40	2 65	El Escorial	58 25	43 70	26 00
6 80	5 10	3 10	Robledo	57 30	43 00	25 55
8 90	6 65	4 00	Las Navas	55 25	41 45	24 65
9 45	7 10	4 25	Navalperal	54 65	41 00	24 40
10 60	7 95	4 80	Herradón.—La Cañada	53 65	40 25	23 95
13 15	9 85	5 90	Avila (F.)	51 00	38 25	22 85
14 75	11 05	6 65	Mingorría	49 40	37 05	22 10
15 90	11 95	7 15	Velayos	48 10	36 10	21 60
16 70	12 55	7 55	Sanchidrián	47 45	35 60	21 30
17 75	13 30	8 00	Adanero	46 40	34 80	20 85
19 00	14 25	8 55	Arévalo	45 15	33 85	20 30
20 85	15 65	9 40	Ataquines	43 15	32 40	19 45
21 85	16 40	9 85	Gómez Narro	42 15	31 60	19 00
23 00	17 25	10 35	Medina del Campo (F.)	41 10	30 85	18 50
24 05	18 05	10 85	Pozáldez	40 05	30 05	18 00
24 85	18 65	11 20	Matapozuelos	39 15	29 35	17 65
25 80	19 35	11 60	Valdestillas	38 35	28 75	17 25
26 35	19 80	11 90	Viana	37 75	28 35	17 00
27 85	20 90	12 55	Valladolid (F.)	36 15	27 15	16 40
29 35	22 00	13 20	Cabezón	34 80	26 20	15 65
29 80	22 35	13 45	Corcos.—Aguilarejo	34 30	25 75	15 40
31 40	23 55	14 15	Dueñas	32 70	24 55	14 70
32 10	24 10	14 45	Venta de Baños (F.)	32 00	24 00	14 40
33 15	24 85	14 95	Magaz	31 00	23 25	13 90
34 50	25 90	15 55	Torquemada	29 60	22 20	13 30
35 80	26 85	16 10	Quintana	28 35	21 25	12 75
36 95	27 70	16 65	Villodrigo	27 05	20 30	12 20
38 30	28 75	17 25	Villaquirán	25 80	19 35	11 60
39 60	29 70	17 85	Estépar	24 55	18 40	11 00
40 75	30 55	18 35	Quintanilleja	23 40	17 55	10 50
41 75	31 35	18 80	Burgos (F.)	22 25	16 70	10 05
43 70	32 80	19 70	Quintanapalla	20 40	15 30	9 15
45 55	34 20	20 50	Santa Olalla	18 55	13 35	8 35
47 30	35 45	21 30	Briviesca	16 85	12 65	7 55
49 80	37 35	22 45	Pancorbo	14 20	10 65	6 40
52 10	39 10	23 45	Miranda (F.)	12 00	9 00	5 40
53 85	40 40	24 20	Pobes	10 25	7 70	4 65
54 65	41 00	24 55	Zuazo	9 45	7 10	4 25
56 00	42 05	25 20	Izarra	8 05	6 05	3 65
56 70	42 55	25 50	Inoso	7 40	5 55	3 35
57 75	43 35	25 95	Lezama	6 35	4 75	2 85
59 35	44 55	26 70	Orduña	4 75	3 55	2 15
60 15	45 15	27 05	Amurrio	3 95	2 95	1 80
61 55	46 20	27 65	Llodio	2 55	1 90	1 15
61 75	46 35	27 75	Areta	2 45	1 83	1 10
62 45	46 90	28 05	Miravalles	1 75	1 30	0 80
62 90	47 20	28 25	Arrigorriaga	1 15	0 90	0 55
64 05	48 10	28 75	Bilbao	»	»	»

III

HORAS DE SALIDA DE LOS TRENES DE LAS PRINCIPALES ESTACIONES.

De Madrid á Bilbao.

IDA. CORREO.	IDA. MIXTO.	ESTACIONES PRINCIPALES.	VUELTA. CORREO.	VUELTA. MIXTO.
Noche.	Mañana			
8 15	8 05	Madrid	6 50	7 20
9 59	10 29	El Escorial	5 10	5 18
12 41	1 45	Avila	2 28	2 05
3 50	5 14	Medina del Campo	11 15	9 59
5 36	7 19	Valladolid	9 25	8 10
6 59	9 11	Venta de Baños	8 10	6 21
9 59	12 58	Burgos	5 28	2 15
1 37	4 16	Llegada } Miranda de Ebro { Llegada	1 07	6 07
2 30	6 55	Salida. } Miranda de Ebro { Salida..	2 10	10 52
5 01	8 50	Orduña	10 45	3 44
6 35	10 07	Bilbao	9 00	2 00
			Mañana	Tarde.

De Madrid á Durango.

IDA.—Trenes. 1.	3.	5.	7.	9.	ESTACIONES PRINCIPALES.	VUELTA.—Trenes. 2.	4.	6.	8.	10.
m.	m.	m.	t.	t.						
7 00	9 45	10 40	2 30	7 30	Bilbao	8 48	9 43	11 40	6 12	8 48
»	10 13	»	»	»	Dos Caminos	8 30	»	»	»	»
»	»	11 11	3 02	»	Usansolo	»	9 03	11 12	»	8 17
7 40	»	11 22	3 13	8 08	Lemona	»	9 02	11 01	5 36	8 06
8 19	11 38	12 00	3 51	8 45	Durango	6 55	8 25	10 25	5 00	7 30
						m.	m.	m.	t.	t.

Clase de los trenes.—Los trenes números 1, 4, 5, 6, 7 y 10 son ómnibus mixtos; los números 2 y 3, de mercancías mixtos; los números 8 y 9, mixtos sólo de carruajes de 1.ª y 2.ª clase.

Cruces.—El tren número 2 se apartará en Lemona para dar paso al número 1; el tren número 3 se apartará en Lemona para dar paso al número 6; los trenes números 5 y 6 se cruzan en Usánsolo y los números 9 y 10 en Lemona.

Observaciones.—Los trenes números 2 y 3 combinan respectivamente en Dos Caminos con los trenes 160 y 171 de la línea del Norte; los trenes números 2 y 3 se detendrán en los apartaderos de Astepe y Guturribay, así como el número 2 en el de Santa Polonia, cuando lo determine el Jefe de la estación correspondiente. También podrá detenerse el tren número 6 en los mismos apartaderos cuando el servicio lo exija.

Además de los anteriores trenes, circularán especiales de todas clases, según se anuncien ó den conocimiento las estaciones.

IV

Indice alfabético y extracto de los Reglamentos y disposiciones referentes á ferrocarriles, de interés general para todos los viajeros.

Alumbrado.—Todas las estaciones y pasos de nivel deberán estar alumbrados desde la puesta del sol. En la noche estará también iluminado el interior de todos los coches de los trenes en marcha, que llevarán además luz blanca en la parte superior de la locomotora, luz roja en la traviesa de la misma y en el último vehiculo tres luces, blanca hacia adelante y rojas hacia atrás.

Asientos.—Todo el que viaje en ferrocarril encontrará seguramente asiento, pues las empresas tienen la obligación de trasportar cuantos viajeros se presenten aun cuando para ello tengan que organizar trenes suplementarios.

Todos los asientos han de tener, por lo menos, 45 centímetros de ancho, 65 de fondo y un metro 45 centímetros de altura. (Art. 45 R. P.)

El viajero que por no haber asientos de la clase para que tomó billete se vea en la necesidad de ocupar otro de superior condición, no pagará nada por exceso y si, inversamente, el que tiene forzosamente que ocupar es de clase inferior, la empresa deberá devolverle al terminar el viaje toda la cantidad que pagó por su billete. (Art. 97 del Reglamento.)

En la estación de partida de un tren sólo se considera ocupado un asiento cuando realmente lo está por un viajero. Puesto el tren en marcha, y en las estaciones intermedias, todo viajero tiene derecho á continuar ocupándolo hasta el fin de su viaje, salvo el caso de que la empresa disponga el disminuir el número de carruajes por no considerar necesario el total. Basta para reconocer este derecho el dejar en él una prenda ú objeto cualquiera, cuando se le abandone momentáneamente.

Para los asientos de berlinas ordinarias, berlinas-camas, departamentos-camas, sillones-camas, tocador cama, coches-salones y sleeping-cars (coches-camas), *véase en este indice alfabético cada departamento en su inicial respectiva.*

Está terminantemente prohibido á las empresas el admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan. (Art. 98 del Reglamento.)

Berlinas.—En las *berlinas ordinarias* se venderán separadamente los asientos, pagando el viajero el precio de un billete de 1.ª clase y un recargo de un 10 por 100, pero con la condición de que el mínimum de percepción ha de ser de 27,50 pesetas, exceptuando los ferrocarriles portugueses y el de Madrid á Cáceres y Portugal, que no exigen límite alguno.

En las *berlinas camas* se alquila todo el compartimiento, pagando tres billetes de 1.ª clase con el recargo del 10 por 100, debiendo el valor total no ser inferior de 82'50 pesetas. Si van cuatro viajeros, el precio es el de cuatro billetes con igual recargo y límite mínimo de 110 pesetas. Las compañías que antes hemos indicado no exigen tampoco en las berlinas-camas límite alguno.

Billetes.—Los despachos de billetes se abren 45 minutos antes de la salida de los trenes y se cierran 5 minutos antes de la hora señalada para su partida.

Los billetes son de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, variando según la calidad del asiento.

Los billetes raspados ó enmendados son inútiles; debe cuidar el viajero de conservarlos en buen estado y evitar que se pierdan. Si sucediese desgraciadamente esto último, se avisará enseguida al conductor para excusar perjuicios ó aminorarlos en lo posible.

Todas las empresas de ferrocarriles están obligadas á expedir billetes para viajeros á todos los puntos enlazados con

sus líneas y á recibir y facturar cuantos efectos y mercancías se les presenten dentro de las condiciones reglamentarias.—(R. O. 22 Abril 1865.)

Todo viajero que no presente el billete ó que ocupe un asiento de clase superior á la que representa aquél, pagará en el primer caso el doble de su precio y en el segundo caso el doble de la diferencia del precio.—(Art. 95 del Reglamento.)

Todo viajero que pase más allá del punto á que le da derecho su billete y no lo avise préviamente, pagará el doble de la diferencia correspondiente al exceso del trayecto.—*(Véase suplementos.)*

Véase *niños* para saber los billetes que deberán tomar.

Los *billetes de andén* se expenden á 0'50 céntimos de peseta en todas las estaciones de primera clase, y dan derecho á entrar en las salas de espera y en los andenes.

Botiquines.—Deberán llevarse en todos los trenes y haberlos además en determinado número de estaciones que á cada empresa señala el Gobierno.

Caloríferos.—Todos los trenes cuyo recorrido exceda de hora y media, deberán llevarlos desde 1.º de Noviembre hasta 31 de Marzo, exceptuando las líneas de Andalucía, Valencia y el litoral del Mediterráneo, que podrán suprimirlos cuando los consideren innecesarios, á propuesta de los Jefes de la Inspección.

Coches en los trenes.—Todos los coches deben llevar una tablilla interior y exteriormente que exprese la letra y el número que le corresponde. Los viajeros deben conservar en la memoria ambas indicaciones, que les servirán para buscar fácilmente su asiento cuando se bajen en las estaciones.

Se prohibe llevar perros en los coches de viajeros, debiendo las empresas señalar departamentos especiales para los cazadores que no quieran separarse de los suyos.—(Art. 102 del Reglamento.)

Los viajeros pueden impedir que en tiempo frío estén abiertas las ventanillas de los coches y que estén cerradas en el de calor, reclamando al Jefe de tren en la primer parada, si los compañeros de viaje se negasen á acceder á su justa petición.

Coches-salones.—Los hay de doce, ocho y seis asientos, y pagan respectivamente el valor de quince, diez y ocho de la tarifa de primera clase, sin poder ser ocupados más que por las personas que á cada uno se le señalan.

Dementes.—Las personas que tengan perdida la razón podrán ser conducidas en los trenes que se compongan de coches de primera y segunda clase, avisando con cuatro horas de anticipación á la señalada para la salida al Jefe de la estación, en las cabezas de línea y 24 antes en las estaciones intermedias, presentando nota por escrito con el nombre y apellidos del demente, tren en que hayan de viajar, estación de destino y número de personas que le acompañen y además certificado del médico, legalizado por la autoridad, en que conste el estado del paciente y las precauciones personales que deberán tomarse por la empresa. Esta deberá conducirlos en departamentos separados de primera ó segunda clase y sin comunicación alguna con los demás viajeros, no percibiendo mayor precio que el de asientos de segunda clase. Los acompañantes serán de dos á cuatro y se colocarán todos con anticipación en el departamento que hayan de ocupar, cerrándolo con llave que se entregará á dichos conductores, no pudiendo abrirlo más que en las estaciones en que se pare más de cinco minutos, sin que pueda bajar el demente ni todos los conductores á la vez. Al terminar el viaje no saldrá el demente hasta tanto que no hayan bajado todos los viajeros del tren. Se podrán llevar todos los efectos que necesite el estado del paciente, pero sin causar desperfectos que serán abonados á la empresa, caso de haberlos. Las mismas reglas se observarán para la conducción de varios dementes, pudiendo, si fuesen muchos, ocupar todo un coche de tercera clase.—(R. O. 19 Enero 1872.)

Departamento-cama.—Los viajeros que tomen asiento en departamento-cama en la línea del Norte, tendrán que abonar, además del billete de primera clase, 12,50 pesetas, sea cual fuere el trayecto.

Detenciones.—Sólo podrán detenerse los trenes en la vía general por fuerza mayor ó reparación de línea, colocando en este caso á uno y otro lado y á 800 metros las señales prevenidas.

Deberán moderar su marcha á medio kilómetro de distancia de los cruces con otras líneas, y podrán pararse antes de acercarse al andén de las estaciones si fuese necesario.

Equipajes.—Todo pasajero tiene derecho al trasporte gratuito en el mismo tren de 30 kilógramos de equipaje (R. O. de 15 Febrero de 1856), pudiendo llevar á la mano paquetes ó bultos que no sean armas de fuego cargadas, ni que molesten á los demás viajeros por sus malas condiciones, pero en la inteligencia de que las empresas no responden de ellos y de que su peso total no debe exceder de 15 kilógramos. (Art. 99 R. O. 18 Noviembre 1862.)

Se consideran como equipaje los efectos y prendas destinadas al abrigo, adorno y aseo, de aplicación actual é inmediata á las personas, sin que puedan re-

chazarse las de abrigo aunque sean impropias de la estación, los útiles para preservar de la intemperie, los colchones y ropas de cama, los libros de uso del viajero, y las herramientas de su arte ú oficio, sea cual fuere la forma en que se presenten embalados.

La empresa no puede abrir los bultos contra la voluntad de los dueños.

Todo viajero puede ceder á otro su franquicia de 30 kilógramos de equipaje, pues es imposible impedirlo.

Se puede llevar en el equipaje el tabaco cuyas precintas se hallen intactas y á nombre del poseedor. También se pueden llevar hasta 100 cigarros del estanco, un millar de cigarrillos y un kilógramo de picadura.

Todo viajero tiene derecho á exigir que la empresa precinte sus equipajes para mayor seguridad, solicitándolo conveniente y oportunamente. (R. O. 1.º Febrero 1872.)

La administración de todo ferrocarril expedirá á los viajeros los resguardos de los equipajes que recibe, especificando en ellos el número y clase de los bultos, el precio exigido y el plazo que tardarán en llegar á su destino. (Art. 27 Reglamento.)

El valor de los efectos deteriorados ó extraviados de los equipajes debe fijarse por avenencia entre las empresas y los viajeros, pudiendo acudir ambas partes, en caso de desavenencia á los tribunales competentes. (R. O. 27 Octubre 1863.)

Ningun empleado de la empresa puede desatar los embalajes, ni abrir los bultos de los equipajes bajo pretexto alguno; pueden negarse á facturarlos si creen que no son objetos admitidos por el Reglamento, y los viajeros reclamar, si no lo consideran justo, á los Inspectores administrativos. En el caso de que estos últimos los rechazasen tambien, queda al viajero el derecho de abrirlos y si no contienen objetos distintos de los mencionados como legales y que hemos indicado ya, les obligarán á facturarlos á todo trance. (R. O. 13 Octubre 1867.)

Cuando el exceso de equipaje no pase de 50 kilógramos se pagará cinco céntimos de real por cada 10 kilógramos y kilómetro de trayecto, y pasando de 50 kilógramos á razón de cuatro céntimos y en igual forma.

Enlaces de unos trenes con otros.—Cuando por retraso de un tren no enlace con otro que debía esperarle en determinada estación, los viajeros perjudicados por este retraso, y que posean billete combinado, tienen derecho á exigir de la empresa en la estación de enlace, el que se disponga la salida más inmediata posible de otro tren especial que los conduzca á su destino. (R. O. 3 Octubre 1865.)

Estaciones.—Toda estación deberá tener su nombre en la fachada principal, un relój para reglar el servicio, marchando con el meridiano de Madrid, y rotulados de una manera clara y precisa los despachos, talleres, oficinas y demás dependencias. (Art. 25 del Reglamento.)

En los sitios más á la vista de las estaciones, se anunciarán las horas de despacho de billetes, los itinerarios de los trenes y las tarifas de precios. (Art. 28 del Reglamento.)

A la llegada de los trenes es precisa obligación anunciar en la estación repetidas veces el nombre de ella y el tiempo de parada. (Art. 81 del Reglamento.)

Inspectores de ferrocarriles.—Son los agentes encargados de recibir las reclamaciones de los viajeros contra las empresas, debiendo en caso de no conseguir en el acto la satisfacción de sus pretensiones, indicarles la manera de entablar sus demandas y el Tribunal competente á quien han de dirigirse. (R. O. 6 Julio de 1877.)

Todo viajero está obligado á no infringir las disposiciones y reglamentos de ferrocarriles, pudiendo ser oportunamente amonestado por los Jefes del movimiento ó de estación si faltase á ellas, y en caso de gravedad se le instruirá la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos. (Art. 103 del Reglamento.)

Mercancías.—Debe exigirse siempre á las empresas para el trasporte de mercancías la carta de porte que cita el art. 204 del Código de Comercio, ciñéndose estrictamente á las prescripciones del mismo Código que constan en los artículos 205 al 233 inclusives.

Metálico, alhajas y valores.—Todo viajero puede llevar en su equipaje metálico y objetos de valor, pero la empresa no responde más que de aquellos que se declaran préviamente, abonando el precio señalado á los valores.—(R. O. 3 Febrero 1873.)

Militares y marinos.—Los militares y marinos que viajan por asuntos del servicio aisladamente, tienen derecho á la mitad del precio del billete, ocupando asiento de primera clase los Jefes, de segunda los capitanes y subalternos y de tercera las clases de tropa, reglándose los cuerpos asimilados por la categoría á que corresponden. Este derecho en nada menoscaba el general que tienen como todo viajero.

Cuando los militares y marinos viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes.

Las empresas tienen obligación de facilitar al Gobierno todo el material de que dispongan por mitad del precio de

tarifa para conducción de tropas ó efectos de guerra.

La Guardia civil de servicio, los ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspección y vigilancia y los empleados de telégrafos en líneas especiales, son transportados gratuitamente.

Niños.—Los niños menores de tres años viajan gratis, y de tres á seis pagan medio billete.

Las dudas sobre la edad las resolverán con fallo inapelable los funcionarios de la Inspección.

En marcha el tren, no pueden los empleados hacer reclamaciones de ningún género sobre estas dudas, debiendo presentarlas á la terminación del viaje ante la Inspección del Gobierno.

Estas reclamaciones en ningún caso podrán hacerse á la terminación si hubiesen sido resueltas favorablemente antes de partir el trén.

Orden interior de los coches.—Nadie puede permitirse entrar en los coches en estado de embriaguez, ni faltar con sus palabras ó acciones al decoro y respeto que se debe á los demás viajeros.

No se puede entrar ó salir por otra portezuela que la que se abre sobre los andenes respectivos de las estaciones, estando parado el tren. Puesto en marcha está prohibido trasladarse de uno á otro coche, ni avanzar el cuerpo fuera de su caja.

Paradas.—Ningun tren podrá salir de una estación antes de la hora fijada oficialmente para su salida, pero es permitido á las empresas acelerar dicha salida cuando vayan retrasados en su marcha, circunstancia que no deben olvidar los viajeros.

Está, sin embargo, terminantemente prohibido el disminuir el tiempo señalado de antemano para las comidas y almuerzos. (Art. 67 del Reglamento.)

Pérdidas de equipajes.—(Véase equipajes.

Precintos.—(Véase equipajes.)

Perros.—(Véase coches en los trenes.)

Reclamaciones.—En todas las estaciones hay un registro para que los viajeros puedan presentar sus reclamaciones, aconsejándoles por nuestra parte no dejen de utilizarlo siempre que lo crean oportuno y necesario.

Reservados.—En el de señoras tienen derecho á entrar todas aquellas que viajen solas ó con niños menores de tres años. Todos los trenes tienen obligación de llevarlos, y en ellos está absolutamente prohibido el revisar los billetes durante la marcha del tren, debiendo precisamente verificarse esta formalidad en el tiempo de parada en las estaciones.—(Art. 101 del Reglamento.)

En el reservado de no fumadores, que también deben llevar todos los trenes, pueden entrar todos los viajeros que no fuman y á quienes molesta el humo del tabaco. En él pueden viajar señoras, y está absolutamente prohibido el fumar.—(Art. 100 y 101 del Reglamento.)

Los viajeros que deseen tener un departamento reservado de primera clase, tendrán que avisar al Jefe de estación por lo menos una hora antes de la salida del tren.

En los coches ordinarios pagarán los ocho asientos, pero sin que se puedan colocar en el departamento más de ocho viajeros.

Retretes.—Todos los trenes deben conducir un vagón retrete.

Señales.—En todas las líneas férreas se han establecido señales para regular los servicios y seguridad de los viajeros. Además del telégrafo y teléfonos que ponen en relación constante todas las estaciones, se utilizará para los trayectos intermedios señales de oído y de vista, las primeras con corneta, campana, pito, silbato de las máquinas y petardos, y las segundas con banderines, faroles, discos y con los brazos.

Las de corneta son cuatro: un punto de atención prolongado, tren á la vista; dos, la salida de un tren ó máquina de la inmediata estación; tres sucesivos, la salida de tren ó máquina de la estación en que se dan, y varios precipitados y sucesivos, alarma.

Los de campana son: un toque, señal de que faltan 15 minutos para la salida de un tren; dos, que faltan cinco minutos; tres, señal de salida.

Las que se hacen con el pito son: un silbido prolongado cuando el tren está parado, es orden de salida, y cuando está en marcha previene al maquinista que debe volverse hacia el tren para atender á las señales que se le hagan; varios silbidos cortos y repetidos, orden de inmediata detención.

Las de silbato de la locomotora, son: un silbato prolongado indica atención y que el tren emprende la marcha; dos cortos y seguidos, apretar frenos; uno breve, aflojarlos; varios prolongados y repetidos para pedir máquina, y muchos cortos indican alarma ó próximo peligro. En los empalmes un silbido prolongado indica que el tren toma la dirección de la izquierda y tres la de la derecha. En las maniobras en las estaciones un silbido señala que marcha hacia adelante y dos hacia atrás.

Las señales de vista se hacen con distintos colores.

El blanco, señala vía libre; el verde, precaución y marcha lenta; el encarnado,

peligro é inmediata detención. Se emplean dos banderines de mano, uno verde y otro encarnado. El banderín arrollado señala vía libre, desplegado el verde ó el encarnado, lo que hemos indicado en sus colores respectivos. También se usan banderines fijos, clavados verticalmante en la vía, que representan á su vez, según el color desplegado, las mismas señales. De noche sustituyen á las banderolas faroles de los tres colores que hacen iguales indicaciones.

Los discos hacen también dos señales. Paralelos á la vía demuestran que no hay novedad, y perpendiculares á la misma con la cara encarnada hacia el tren que avanza, previenen que debe detenerse enseguida. La luz blanca ó encarnada colocada de noche en los mismos, señala respectivamente vía libre ó inmediata detención, debiendo detenerse también cuando no aparezca luz alguna.

Las señales con los brazos se hacen cuando no hay banderines ó faroles. El brazo derecho extendido horizontalmente en la misma dirección que marcha el tren, señala vía libre; el mismo brazo extendido sobre la cabeza, prescribe precaución y disminución de velocidad, y los dos brazos extendidos en dirección al tren, ordenan la detención. Todas estas señales en caso de peligro deberán hacerse sobre la misma vía.

Los trenes también hacen señales de aviso á los empleados de la línea y estaciones. Un banderín verde ó un farol verde colocado en la parte posterior del último coche ó vagón, ó de una máquina aislada, indican que otro tren especial, suplementario ó discrecional ha de circular en la misma dirección. El mismo banderín verde ó farol verde colocado en el frente de la máquina además de los reglamentarios, avisa á los empleados que el tren ó máquina que lo lleva debe volver enseguida, después de haber arribado al término de su viaje, sirviéndoles de orden para no separarse de la línea mientras no regrese.

Sleepin-cars. (Coches-camas).—Estos carruajes en los trenes exprés donde se hallan en circulación pagan el billete ordinario de primera clase, con un aumento de 20 á 24 pesetas por cada asiento. Su administración central se halla establecida en la Puerta del Sol, 14, entresuelo y en las estaciones respectivas.

Sillones-camas.—Podrán usarse sillones-camas, pagando tan sólo los asientos ocupados de primera clase, con un recargo de un 25 por 100.

Suplementos.—Cuando el viajero necesite prolongar su viaje más allá del punto para donde tomó su billete ó le convenga mejorar de carruaje, deberá avisar al conductor del tren y pedirle un suplemento que, una vez abonado, le evitará el pagar doble precio.

Tabaco.—(Véase equipajes.)

Talones-resguardos.—(Véase equipajes.)

Tarifas.—Todas las tarifas de nuestras GUÍAS están dispuestas en tal forma, que sirven tanto para el viaje desde Madrid hasta la población que figura en la terminación de la línea, como desde esta última hasta Madrid. El primer viaje las tiene indicadas en la izquierda de cada estado y el segundo á la derecha. *(Véase estaciones.)*

Telegramas.—La gran mayoría de las estaciones están habilitadas para trasmitir los telegramas que dirijan los viajeros.

Tocador-cama.—El precio de estos asientos es el de primera clase, con un recargo de 40 por 100. Si se reuniesen tres asientos en un mismo departamento se pagará tan sólo el valor de cuatro. La Compañía tiene el derecho de señalar los asientos que se deben ocupar.



V

Itinerario de Madrid á Bilbao.

PRIMERA PARTE

Madrid á Venta de Baños.

ITINERARIO

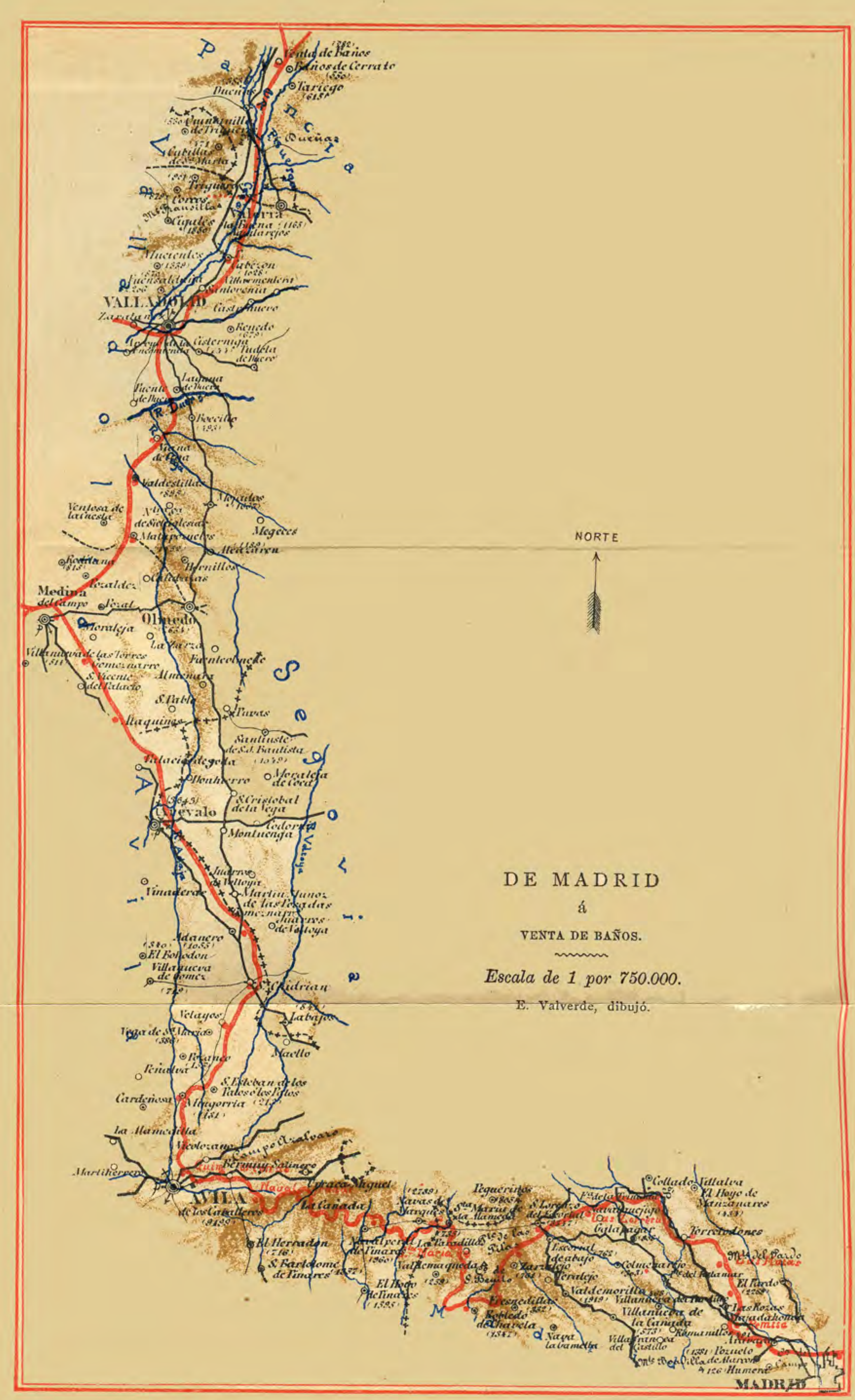
ESTACIONES.	Distancias en kilómetros.
Madrid	»
Pozuelo	9
El Plantío	*(Apartadero)*
Las Rozas	18
Las Matas	*(Apartadero)*
Torrelodones	30
Villalba	38
Las Zorreras	*(Apartadero)*
El Escorial	51
Zarzalejo	»
Robledo	59
Las Navas	77
Navalperal	82
La Cañada	92
Avila	114
Mingorría	128
Velayos	138
Sanchidrián	145
Adanero	154
Arévalo	165
Ataquines	181
Gómez Narro	190
Medina del Campo	200
Pozáldez	209
Matapozuelos	216
Valdestillas	224
Viana	229
Valladolid	242
Cabezón	255
Corcos.—Aguilarejo	259
Dueñas	273
Venta de Baños	279

La vía férrea nace al pié de la Montaña del Príncipe Pío y en la estación llamada del Norte, que está situada fuera de la Puerta de San Vicente. Apenas parte el tren se



Puerta de San Vicente.

ve á la izquierda la capilla de San Antonio de la Florida, que contiene famosos frescos de Goya, y á la derecha la Moncloa ó Florida; más adelante, también á la izquierda, se deja el paseo de San Vicente y el Soto de Migas calientes, vivero del Ayuntamiento. Sigue después la línea la ribera izquierda del Manzanares en una longitud


NORTE
DE MADRID
á
VENTA DE BAÑOS.
Escala de 1 por 750.000.
E. Valverde, dibujó.
Venta de Baños
Baños de Cerrato
Tariego
Dueñas
Quintanilla de Trigueros
Cubillas de Sta Marta
Trigueros
Corcos
Cigales
Cabezon
Valoria la Buena
Mucientes
Fuensaldaña
Santovenia
VALLADOLID
Zaratan
Renedo
Cisterniga
Tudela de Duero
Laguna de Duero
Puente de Duero
R. Duero
Boecillo
Viana de Cega
Valdestillas
Megeces
Mojados
Ventosa de la Cuesta
Matapozuelos
Hornillos
Medina del Campo
Pozal
Olmedo
Moraleja
La Zarza
Almenara
Villanueva de las Torres
Gomeznarro
S. Vicente del Palacio
S. Pablo
Fuenteolmedo
Ataquines
Tavas
Santiuste de S. J. Bautista
Palacios de Goda
Honhierro
Moraleja de Coca
S. Cristobal de la Vega
Arevalo
Codorniz
Montuenga
Juarros de Voltoya
Martin Muñoz de las Posadas
Gomeznarro
Vinaderos
Adanero
El Bohodon
Villanueva de Gomez
Sanchidrian
Labajos
Velayos
Vega de Sta Maria
Maello
Peñalva
Cardeñosa
S. Esteban de los Patos
Mingorria
La Alamedilla
Nicolozano
Martiherrero
Berrocalejo
AVILA de los Caballeros
Urraca Miguel
La Cañada
El Herradon
S. Bartolomé de Pinares
Navas del Marqués
Navalperal de Pinares
Sta Maria de la Alameda
Las Navas
Valdemaqueda
El Hoyo de Pinares
Peguerinos
Robledo de Chavela
S. Lorenzo
Escorial de abajo
Zarzalejo
Fresnedillas
Navalagamella
Collado Villalva
El Hoyo de Manzanares
Galapagar
Torrelodones
Colmenarejo
Valdemorillo
Villanueva de la Cañada
Villanueva del Pardillo
Villafranca del Castillo
El Pardo
Las Rozas
Majadahonda
Romanillos
Pozuelo
Aravaca
Humera
MADRID

de dos kilómetros, pasando por debajo de la carretera de Castilla y Galicia á los 1,8, cruzando el indicado río por dos puentes, situados muy cerca el uno del otro, entrando en la Casa de Campo,



Lago de la Casa de Campo.

atravesando el paseo de los Nogales, pasando también por debajo de la carretera general de Madrid al Escorial á los 2,3; deja á la izquierda las tapias de dicha posesión, describe una curva, apareciendo á la derecha el pueblo de Aravaca y llegando á los nueve kilómetros á

Pozuelo, que está situado una parte sobre una llanura bastante fértil y la otra en un barranco, con una infinidad de quintas de recreo propias de algunos habitantes de la corte, que han convertido este sitio en una mansión de verano. Tiene 888 habitantes y 244 viviendas, hallándose en sus inmediaciones la fuente de la Escorzana, lugar de giras campestres, y al lado opuesto cerca de las tapias de la Casa de Campo la posesión de Somosaguas, residencia que fué del genera O'Donnell.

Desde Pozuelo sigue la línea en pendiente hasta llegar á la derecha del arroyo de las Huertas, cruzándolo por un pontón; atraviesa el valle regado por aquél, pasa por un viaducto sobre el camino de Majadahonda á Aravaca; á los 12 kilómetros llega al apeadero de *la Remisa*, en donde hay á la izquierda vastos pinares y el palacio del marqués de este nombre; pasa á los 14,7 al lado del parador de Sacedilla, descubriéndose á la derecha, rodeado de tapias, el Real sitio del Pardo; corta el arroyo de Majadahonda inclinándose hacia la carretera de Madrid al Escorial, á la cual queda primero tangente, salvándola después sobre un viaducto á los 15,9 y percibiéndose á la izquierda el término y pueblo de *Majadahonda*; á los 18 kilómetros llega á

Las Rozas de Madrid, villa situada á la izquierda en un valle y en terreno desigual, que no ofrece nada de notable. Tiene 1.314 habitantes y 216 viviendas, y está regada por el río Guadarrama.

Bordeando la inmensa cerca que rodea el Real sitio del Pardo, que ocupa una gran extensión, se desplega la línea según el sistema de la carretera de Madrid á Segovia que atraviesa 1,5 kilómetros después de un grupo de casas, entre las que está el parador de las *Matas Altas*, en donde

hay apeadero; salva luégo el barranco de este nombre y llega hasta los terrenos bastante trabajados que se hallan á la izquierda del Guadarrama y al apeadero *Cantos negros*, coto de caza, atraviesa sobre un puente el arroyo Torrelodones, el túnel de este nombre de 286 metros, y á los 30 kilómetros llega á

Torrelodones, cuyo nombre tiene por origen el de una torre ó fortaleza, que corona una de las alturas de la izquierda de la vía. Cuenta 581 habitantes y 99 viviendas, y está situado en terreno quebrado á poca distancia del río Guadarrama. Nada hay en este lugar digno de mención especial más que varios cotos de caza repartidos para su aprovechamiento por acciones.

Después de desplegarse el ferrocarril sobre una longitud de ocho kilómetros en el valle de Guadarrama, pasando á los 32,8 por un pontón el arroyo de Pelegrinos, y á los 34,2 por un viaducto superior el camino de Galapagar á la venta, llega á los 38 á la estación de

Collado Villalba, villa con 624 habitantes, situada en terreno montuoso y desigual, y que tiene canteras de un granito especial que se exporta mucho para las edificaciones de la corte. Desde la estación ofrecen aspecto panorámico las montañas de Guadarrama que se perciben perfectamente.

Cúbrense ambos costados de la vía de monte bajo, matorrales y arbustos, mostrando por todas partes grandes moles graníticas. A poco de salir de Collado Villalba, se interna la vía por el paso estrecho de Navalquejigo, después de salvar por puentes el arroyo Pelegrinos y el río Guadarrama, y cruzar el camino de Galapagar á Villalba, dejando el primero de estos pueblos á la izquierda, cortando luégo el de Galapagar á Alpedrete á los 3,95, y la carretera de Madrid á la Coruña á los 40. Empieza desde este punto á verse á lo lejos el Monasterio del Escorial; por un viaducto superior se pasa á los 40,9 el camino vecinal de Navalquejigo á las Ventas de San Martín, y próximamente á los 50 á las inmediaciones de *Navalquejigo*, villa de unas 36 viviendas, de poca importancia y que no es estación. Cruza después el camino de Navalquejigo á Guadarrama á los 44'7, y á los 51 se llega al

Escorial.—El pueblo de San Lorenzo del Escorial, dista de Madrid unos 46 kilómetros por la carretera general; está situado al pié de la Cordillera Carpetana, al Sur de la Sierra de Guadarrama; su población es de 732 habitantes, con unas 150 viviendas, población que se aumenta en la época de verano con unas 200 familias de la corte. Su clima es más frio en el invierno que en Madrid, y menos caluroso en el verano por disfrutar de las brisas de la vecina sierra, que hacen de esta villa una de las más sanas de la provincia. Desde el reinado de Carlos III empezó á disfrutar de vida propia, y en el día constituye una deliciosa estación veraniega de muy frondosas y alegres cercanías.

La administración del Real patrimonio ocupa el cuerpo siguiente al de la Iglesia; en la Casa de oficios, y en la misma, se facilitan, sin retribución alguna, volantes para visitar el Monasterio, el Palacio y la Casita de abajo.



VISTA DE SAN LORENZO DEL ESCORIAL

Monasterio de San Lorenzo del Escorial.—Este Monasterio fué levantado por orden de Felipe II para perpetúar la memoria de la batalla de San Quintín, verificada el 10 de Agosto, día en que conmemora la iglesia el martirio de San Lorenzo.

Durante su construcción, y posteriormente hasta el año 1871, ha sufrido seis incendios, que han causado desperfectos y destrozos de gran consideración, originando pérdidas irreparables y grandes gastos para restaurar en lo posible los daños ocasionados. La mayor parte de ellos han sido producidos por rayos. En la guerra de la Independencia fueron también robadas por los franceses muchas de las obras de arte que existían, pero, no obstante tamaños perjuicios, la constancia de nuestros reyes en dedicar sumas enormes á esta *octava maravilla*, permiten que sea siempre muy digna de la perpetua admiración de propios y extraños.

Abraza el Monasterio un área de 3.000 piés, 744 de Norte á Sur y 580 de Este á Oeste, y su forma es la de un paralelógramo rectangular con 3.002 pies de perímetro. Su estilo arquitectónico es el dórico romano, y los materiales el granito para la fabricación, y el plomo para las techumbres. La fachada principal mira al Poniente, con 72 pies de altura y cuatro órdenes de ventanas. Ocupa el centro la portada principal de dos cuerpos, el primero dórico y el segundo jónico. Cuatro torres de 200 pies de altura ocupan los cuatro ángulos, y entre éstos y la portada principal hay otras dos entradas más sencillas. La fachada del Mediodía tiene mayor altura que la anterior, pero carece de portadas. Las del Oriente y Norte son de igual longitud que la principal, y la última tiene tres puertas principales y otra de segundo orden. Mirando al edificio, la primera de la izquierda da entrada al palacio, la segunda á las cocinas, la tercera al Colegio y la cuarta, situada debajo de la Torre, es la de Damas. El total de huecos es de 15 puertas, 17 nichos y 1.110 ventanas.

Dando frente al Monasterio, y circundándole por Norte y Oeste, están las dos *Casas de oficios*, la de los *Ministerios*, la de *Infantes*, la de la *Campaña*, medianera á la anterior, y otro cuerpo que se enlaza con el Monasterio y cierra la llamada *Lonja*, que es una gran esplanada con antepecho de piedra y bancos interiores.

La figura interior del Monasterio es la de una cruz griega; su planta, un cuadrado de 50 metros de lado, y sus alturas mayor y menor 330 y 61 pies. Cuatro machones centrales y ocho menores resaltados, formando seis naves y 24 arcos, sostienen la grandiosa fábrica. Tiene repartidas en ella 12 capillas y todas las ocho bóvedas pintadas con frescos de Jordán, del tiempo de Carlos II. En el centro se eleva el sorprendente cimborrio de 207 pies de circunferencia interior, y 39 ventanas más dan clarísima luz al templo. Tanto sus bóvedas como sus cúpulas son admirables, siendo patente prueba de todo lo que es capaz el atrevimiento y constancia del hombre, y sus ricos pavimentos son de mármoles grises y blancos, combinados en grandes baldosas.

Una comunidad de religiosos agustinos acaba de encargarse

del cuidado del convento y del colegio. Creemos que ganará muchísimo por todos conceptos (1).

Al salir del Escorial atraviesa la línea varios fosos, cuyo nacimiento proviene del pié de las montañas vecinas al Real Sitio; vuelve hacia la derecha al salir del paso del Zarzalejo, pueblo situado á la derecha, lo mismo que Pajares; cruza sucesivamente por un viaducto superior la carretera de Madrid al Escorial, á los 50,3 kilómetros; por otro viaducto, también superior, el camino de Peralejo al Escorial á los 51,9; por otro el de Zarzalejo á Peralejo á los 55,6; por otro el de Zarzalejo al Escorial á los 57,8, y por otro inferior el de Robledo á Zarzalejo á los 59, salvando antes el túnel de Portachuelos, de 245 metros, é internándose en el puerto de Guadarrama. A poco más de los 59 kilómetros llega á

Robledo de Chavela, villa situada en un pequeño valle, que tiene 1.344 habitantes, y está dedicada especialmente á la agricultura. Riega sus cercanías el río Cofio y su afluente el Valsequillo.

Al partir de Robledo la línea se dispone á atravesar la divisoria entre las provincias de Madrid y Avila, haciéndolo por el llamado Portachuelo de Robledo, cruzando una continuada série de puentes, ríos, valles y torrentes, hasta tal punto, que se salvan en menos distancia de cinco kilómetros 17 túneles, además de una no interrumpida série de puentes y viaductos, siendo el más notable de los túneles el de la Paradilla, que mide 674 metros, y entre los viaductos el del Encinar, de 105, con siete arcadas de 42 de altura cada una. En el trayecto que media hasta las Navas del Marqués, primera estación de la región colindante de Castilla, se pasa el apartadero de *Santa María*, á los 72 kilómetros, descubriéndose extensos pinares y pasando el límite con la provincia de Avila, situado próximamente á mitad de distancia, entre Robledo y las Navas, y sobre el viaducto núm. 76. A los 77 kilómetros se llega á

Las Navas del Marqués ó de *Pinar*, villa con 2.818 habitantes y 897 viviendas, situada en un despejado llano, á inmediaciones del puerto del Descargadero. Tiene un edificio antiguo, de construcción árabe, perteneciente á los duques de Medinaceli, colocado á la izquierda del pueblo, sobre el que descuellan sus torreones; posee, además, casa municipal, dos escuelas, una iglesia parroquial, el suprimido convento de dominicos, con otra iglesia y cuatro ermitas. Su término, bañado por dos pequeños arroyuelos, está en su mayor parte cubierto de bosques de pinos; sus habitantes se dedican, además de las faenas agrícolas, á la importación y exportación de lanas, maderas y paños, y á la venta de leche en muy grandes cantidades, que traen á Madrid diariamente en cántaros de hoja de lata, y que venden en pequeñas vasijas en su estación y en las inmediatas. A la izquierda de esta línea férrea, y dependiente de este pueblo, vése edificada

(1) Véase nuestra Guía de los Sitios Reales, de venta en todas las librerías y en esta Administración, con gran riqueza de detalles, ilustrada con vistas, planos y grabados. Precio una peseta.

una gran fábrica, perteneciente á los indicados duques, y dedicada á la elaboración de productos resinosos, que se extraen de los grandes pinares que tanto abundan en sus contornos. Esta población, de mucha antigüedad, fué destruída y repoblada de nuevo, en tiempo de Alfonso el Sabio, y nombrada más tarde por el rey Carlos I cabeza de Marquesado.

Desde las Navas empieza á recorrer la línea un inmenso bosque de pinos y encinas, que pertenece á los duques de Medinaceli, marchando por él contínuamente durante 12 kilómetros, y observándose que en el fondo del valle crecen árboles gigantescos que quizás cuenten siglos de existencia; vése también sobre una altura una elegante casa de campo que domina por su situación todos estos contornos. Sálvase el río Retuerta, y después de una gran curva se llega á los 77 kilómetros á

Navalperal de Pinares, villa agrícola, con 755 habitantes y 196 viviendas, situada en medio de un valle, formado por cuatro montañas que le circundan y bañada por dos arroyos. Tiene casa municipal, escuela é iglesia parroquial, colocada á la derecha de dicho valle; las casas se extienden por la izquierda.

Desde Navalperal la línea vése dominada por la derecha, por elevadas montañas dependientes de la sierra de Malagón, cruzando por la izquierda altos contrafuertes, desde los cuales se ofrecen al viajero bellísimas perspectivas, un grandioso panorama que tiene por límite los montes de Toledo, que cierran el horizonte á unos 125 kilómetros. Varias vertientes descienden al valle para, reunidas más tarde, formar el Alberche, tributario del Tajo, y cuyas orillas ocupa la villa de Cebreros, que se percibe allá en el fondo á gran distancia, al abrigo de algunos cerros y circundada de extensos campos de olivares y viñedos. Verdes praderas se divisan también en casi todas las bajas laderas, destinadas á mantener durante el verano los grandes rebaños del Escorial y toda la comarca que le rodea. La vía férrea va ascendiendo con rápidas pendientes, y con obras de fábrica en la línea, de gran consideración, hasta llegar á la altura de 595 metros sobre el nivel del mar. A los 92 kilómetros está

La Cañada, estación que sirve para el pueblo de

El Herradón, villa agrícola, situada á la izquierda á cinco kilómetros de distancia y á la altura del túnel de Navalgrande; tiene 843 habitantes y 188 viviendas, y hállase edificada entre dos elevados cerros que la dominan por Este y Oeste. Cruza el pueblo y su término el río Gazuata.

Desde la Cañada, y á poco de salir de la estación, pásase el túnel de la Cañada, de 945 metros de longitud, que cruza un país completamente desprovisto de aguas, y que se cubre frecuentemente de nieve durante el invierno; á la salida de este túnel, que se halla á una elevación de 60 metros sobre el fondo del próximo barranco, y que señala 1.359 sobre el nivel del mar, la mayor elevación conocida en las líneas férreas europeas, percíbese á la izquierda, y allá en las profundidades del valle, la misma línea

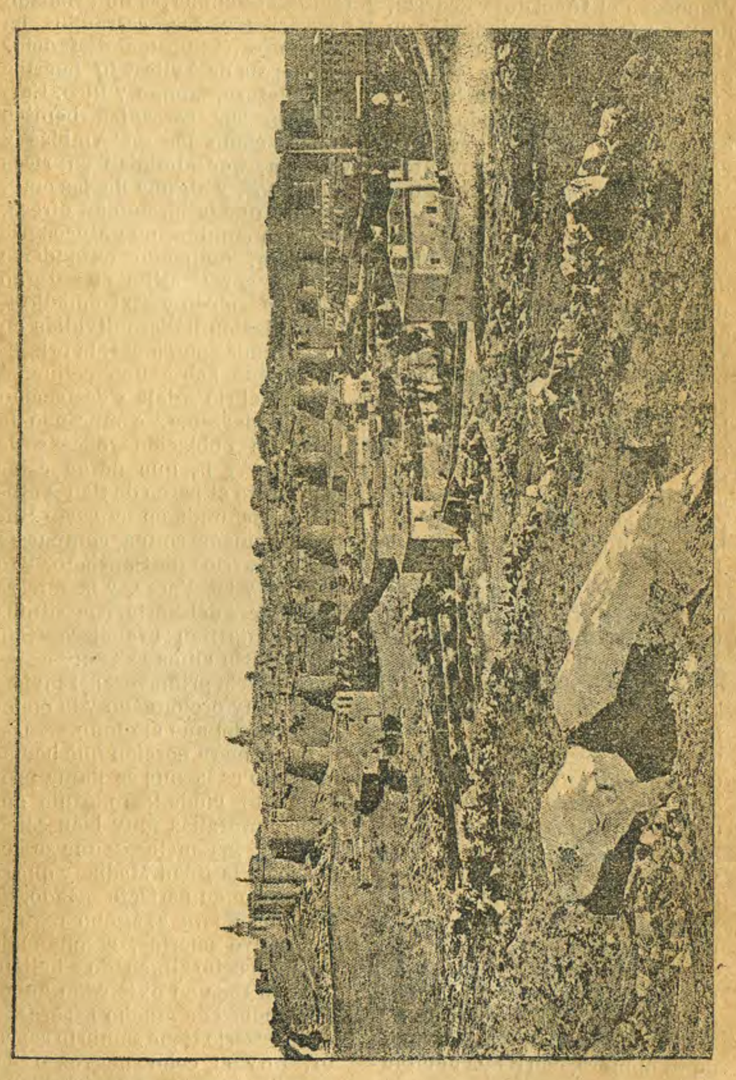
que hay que recorrer; éntrase después en el túnel de la Pedriza, de 152 metros, á continuación en el de Valdejunco, de 130, y enseguida en el viaducto de Valdespinos, con tres arcos de 33 metros de altura. Formando luégo caprichosas curvas, y por una continuada série de desmontes, terraplenes y contrafuertes, atraviésase una comarca árida y desierta, dominada por el rocoso monte, llamado Canto del Pico, deslizándose torrencioso en las profundidades del barranco el arroyo Valdelavía, y bañando un sombrío paisaje, solitario, desierto, abandonado é inculto. Penétrase al poco rato, y á los 102 kilómetros, en el túnel de Navalgrande, de 1.000 metros de largo, después de haber pasado el apeadero de su nombre; siguen á continuación, y en corto trecho, los otros dos túneles llamados de Lagartera, el primero de 153 y el segundo de 120; sálvase el indicado Valdelavía por un puente, y vuelven á aparecer los interminables y grandiosos terraplenes, empezando á describir á los 107 kilómetros una gran curva, en forma de perfecta herradura; á los 114 se pasa el apeadero de Guimorcondo, y á continuación empieza á verse la misma línea que se acaba de cruzar con todas sus notables obras de fábrica; vése todavía á los 108 kilómetros á la izquierda el pueblo de Cansinos, en medio del valle regado por el arroyo de Tornadizos, y disminuyendo lentamente los accidentes que rodean el trazado, se llega á los 114 kilómetros á

Avila, capital de la provincia de su nombre, con 6.892 habitantes y 1.433 viviendas.

Sede episcopal, hállase por todas partes rodeada de elevadas montañas cubiertas de arbolado de varias clases, cerrando sus horizontes, á alguna distancia, las Sierras de Avila y los puertos de Villatoro, Menga y Pico. Embellecen sus cercanías bonitos valles, como los de Amblés y Corneja, que abundan en ricos productos, y alguna de las eminencias que la circundan ofrece, desde su cumbre, magníficos panoramas, pudiendo extenderse la vista por Castilla, el antiguo reino de Toledo y Extremadura. La población hállase dividida en tres grandes porciones: la primera situada sobre una colina, á orillas del río Adaja y derivación del Guadarrama, comprende la parte de población rodeada de murallas y la que desde éstas baja hasta el paseo de San Antonio; la segunda en la parte Sur de esta misma colina, compuesta de los barrios de Santiago, San Nicolás y las Vacas, y la tercera en la ladera del Norte, constituída por los de San Francisco y San Andrés. Su clima es frio; apenas se conoce la primavera; el invierno es muy prolongado y la mejor estación del año el otoño.

La primera porción que hemos indicado es la que se llama propiamente ciudad; rodéanla antiguas murallas muy bien construídas, las mejores que se conocen de la Edad Media, y que se conservan en perfecto estado, de la figura de un exágono regular con nueve puertas, coronándola un antepecho almenado y hallándose en toda su extensión cubos ó torreones de mucho espesor.

Su caserío tiene sombrío aspecto, por el color negruzco del granito con que está fabricado, y en él citaremos la casa ayun-



VISTA DE AVILA

tamiento antigua, y la nueva en construcción, sus escuelas de 1.ª y 2.ª enseñanza, una de bellas artes, la normal, el Seminario conciliar de San Millán, el hospital general civil, una casa de expósitos, en el palacio del *Conde de Polentinos* la *Academia del Cuerpo administrativo del Ejército*, *la Catedral*, grande y espaciosa, de bellísimo orden gótico, apareciendo á la vez con el doble carácter de templo y fuerte alcázar, según el fin de su construcción, coronándola gallardas almenas y esbelta torre; la *Basílica de San Vicente*, que ostenta por completo su imponente grandeza, sus bellas formas y armoniosas líneas, contribuyendo á embellecer el pintoresco panorama que ofrece el Norte de la población; la de *San Pedro*, con portada de semicírculo románico, y en el segundo cuerpo otro semejante, que encierra una magnífica claraboya; la de *San Andrés*, situada en el arrabal del Norte, en medio de un humilde barrio; la de *Santiago*, cuyos feligreses habitan las pendientes del Sur de la ciudad, y las de *San Nicolás*, *San Juan*, *Santo Domingo* y *Santo Tomé*.

De las otras 11 parroquias que en otro tiempo reunía esta población, sólo quedan en el día restos informes de algunas y ruínas interesantes de otras. Entre los *ex-conventos* de Avila que existieron en otro tiempo, se conservan en todo ó en parte al presente el de *Santo Tomás*, fundado por los Reyes Católicos, y antigua universidad literaria; el antiguo de *Jesuítas*; el de *San Antonio*, situado en el paseo de su nombre, en el fondo de deliciosas alamedas, y el de *Santa Teresa*, cimentado sobre el mismo solar donde vivió la Santa, y que al presente sirve de *Instituto literario* y de *Biblioteca*.

De los conventos de monjas se halla cerrado el de la *Concepción*, y abiertos el de *Santa Ana*, el de *Santa María de Jesús* ó de las Gordillas, *Santa María de Gracia*, la *Encarnación*, el de *San José ó de las Madres*, y el *Beaterio de Nuestra Señora de la Asunción*, vulgarmente llamado *capilla de Mosen Rubí de Bracamonte*, situado en la plazuela de la Capilla.

Hay también en Avila y sus inmediaciones 12 ermitas.

Como monumentos relacionados con sus muros, citaremos el antiguo *Alcázar*, del que no subsisten en el día más que unos patios ó corrales que sirven de cuartel, un arco ojival entre dos machones y la *Puerta del Alcázar*, también llamada del Mercado, con colosales torreones por ambos costados, enlazados por un puente con grandioso arco, coronado todo de almenas.

Como centros de recreo, tiene Avila: dos Teatros, el Casino círculo de recreo y el café de Pepillo, en la plaza del Mercado grande.

Tiene también las fondas siguientes: la del *Inglés*, frente á la Catedral; la de la *Victoria*, la de *Tomé* y la de la *Estación del Ferrocarril*.

En la estación hay siempre ómnibus á la llegada de los trenes que por 0'50 céntimos de peseta conducen al viajero á la poblacion (1).

---

(1) Véase nuestra Guía de Avila, ilustrada con vistas y planos, de venta en la Administración y todas las librerías. (Precio 0'50 céntimos de peseta.)

Al salir de Avila se dirige el trazado de la vía hacia la derecha, formando en esta población un ángulo agudo con su dirección primitiva. Déjase á la espalda la gran perspectiva que ofrece la ciudad colocada á la izquierda, rodeada de sus originales murallas, elevándose sobre su caserío las muchas torres de sus conventos é iglesias, apareciendo en primer término las de San Francisco y San Antonio, y cerrando el extremo horizonte las lejanas cumbres del Guadarrama con sus inmensas moles de granito, acumuladas en desordenado conjunto por el trabajo continuado de los siglos, cubiertas la mayor parte del año de nevada crestería, orlando el fondo de sus laderas extensas fajas de verdor, interrumpidas por la violada tinta que producen las negruzcas rocas, y ofreciendo fantástico aspecto. El río Adaja corre paralelo á la izquierda de la línea férrea, que atraviesa enormes desmontes practicados en la piedra viva; cubren los flancos de las montañas que se perciben por ambos costados grandes masas de rocosa constitución, recorriéndose un vasto desierto, salpicado de algunas encinas, poblado de caza y con buenos pastos, que sostienen la torada del marqués de Miraflores y los grandes rebaños trashumantes que bajan del Norte. A los 128 kilómetros está

Mingorría, villa agrícola, situada en la falda de un pequeño cerro, y antigua colonia vasca, con 1.398 habitantes y 350 viviendas. En su término, regado por el río Adaja, hay abundancia de bosques de encinas, una mina de cobre y mucha piedra de construcción que se extrae del granito que cubre las laderas de los cerros comarcanos. A su derecha se ven las pequeñas aldeas de Escadonilla y los Patos, y á la izquierda las de Santo Domingo y la Vega.

Desde Mingorría sigue la vía por terreno algo menos accidentado, pero todavía áspero y desigual, cubierto con algunos bosques de encinas y de sembrados en las ondonadas y pequeños valles. Déjase por la derecha la villa de San Esteban de los Patos, y por la izquierda á Pozancos y Santa María de la Vega. A los 138 kilómetros se llega á

Velayos, lugar con 971 habitantes y 363 viviendas, situado en terreno llano, dos kilómetros á la izquierda de la estación, con una bonita iglesia parroquial, debida á Juan de Herrera.

Desde Velayos deja á la izquierda la vía el puerto de Avila, que salva en sus últimas depresiones, y siete kilómetros después, á los 145 de Madrid, llega á

Sanchidrián, lugar agrícola, con 1.071 habitantes y 274 viviendas, situado también en terreno llano, sobre la carretera de Galicia, y á la derecha á alguna distancia de la estación. En su término, regado por el río Voltoya, existen los despoblados de Almarza y Valverde, conservándose escombros de sus iglesias, y una preciosa vega en la margen izquierda de dicho río, cubierta de frutales y hortalizas.

Al salir de Sanchidrián se perciben todavía á la espalda las escabrosas y elevadas montañas de Somosierra, que cubren el límite entre los antiguos reinos de Castilla y Toledo por la derecha; en dirección paralela marcha la in-

dicada carretera de Galicia, y se ve á lo lejos la torre de Castro Blanco, oculto en un pliegue del terreno; por la izquierda cierran el horizonte las agradables montañas que pertenecen á la sierra de Avila. A los 154 kilómetros está

Adanero, villa agrícola, con 1.046 habitantes y 342 viviendas, situada antes de su aislada estación, á cinco kilómetros de distancia, en una planicie, circundada de algunos lagos, y sobre la indicada carretera de Galicia, con buena iglesia parroquial, de sólida y moderna construcción. Limitan su término los ríos Adaja y Voltoya, y cubre la parte Noroeste un extenso pinar.

A poco de salir de Adanero, se acerca la vía de nuevo al río Adaja, al que se aproxima cada vez más, á medida que se avanza hacia la estación siguiente. Crúzanse terrenos arenosos en abundancia, y por la derecha quedan sucesivamente las aldeas de Gutiérrez Muñoz, Orbita y Espinosa. A los 165 kilómetros se llega á

Arévalo, villa cabeza de partido judicial, con 3.538 habitantes y 857 viviendas, situada á 1.500 metros de la estación, comunicándose con ella por un hermoso puente de piedra, que sirve también para la carretera de Galicia, que cruza á nivel la vía.

Hállase cimentada sobre una pequeña colina, rodeada de llanuras, entre los ríos Adaja y Arevalillo, á la margen izquierda del primero, y á la derecha del segundo, y en la lengua de tierra cerrada por sus cauces, que se confunden al Norte, y á muy corta distancia.

Restos de murallas circundan su caserío, recuerdos de su antigua fortaleza; tres plazas, seis plazuelas y algunas calles empedradas y limpias, constituyen el interior de la villa, hoy más reducida que en otro tiempo, según lo demuestran los vestigios frecuentes que aparecen á la vista en sus alrededores. Sus plazas se llaman de la Villa, del Arrabal y del Real, la primera con soportales en la parte principal, la segunda también con soportales y separada por la muralla, y la tercera, que es la más importante, entre la calle de Santa María y el arco de la Cárcel, formado por dos robustos torreones y un arco ojival de arábiga fisonomía. Entre sus edificios públicos figuran la casa ayuntamiento, situada en la plaza del Real, buena cárcel, un antiguo pósito, hoy Banco de labradores, el hospital de San Miguel, el de Santa Catalina, un teatro capaz para 600 personas, y escuelas de 1.ª y 2.ª enseñanza.

Tiene las parroquias siguientes: la Mayor, ó de Santa María, de antiquísima construcción, con un buen artesonado debajo del coro, con elevada torre sobre un arco de la muralla, que sirve de tránsito para la población, y en la cual está el reloj principal; la de San Miguel Arcángel, con dos magníficos y monumentales arcos de piedra, paredes aspilleradas y torre mocha; la de San Nicolás de Bari, establecida en el antiguo colegio de Jesuitas; la de San Martín, con un pórtico bizantino y dos torres, y la aneja de Gómez Román, en el arrabal de este nombre, situada á 600 metros, al Sudoeste, que es una de las más bonitas y de mayor mérito arquitectónico.

Entre sus conventos de otro tiempo que en el día se conser-

van, citaremos el de la Santísima Trinidad, situado al Sudoeste, á orillas del río Arevalillo, y en el fondo de una hermosa alameda, con magnífica capilla profusamente adornada, y el de San Bernardo el Real, en la plaza de este nombre, antiguo palacio Real en donde han vivido infinidad de reyes y personajes de sus familias. Tiene también Arévalo varias ermitas, algunas de ellas en estado ruinoso.

En su término y alrededores, regados por los indicados ríos Adaja y Arevalillo, y cerca de la confluencia de éstos, se ven las ruínas de su célebre castillo, conservándose el muro, parte de dos torres de piedra semielípticas y de dos torreones de ladrillo. Cruzan dichos ríos antiguos puentes, el del Adaja, en la parte más baja, con torre almena, adarábiga puerta y arcos bajos, llamado de Valladolid; el del Arevalillo con arcos ojivales y otro más moderno formado de uno sólo, destinados los dos últimos al servicio de la parte occidental de la población. Circundan esta villa varios paseos bastante buenos. Su principal industria es la agrícola, siendo sus cereales la riqueza mayor del país por sus notables condiciones; tiene también fábricas de curtidos, jabón, lienzos, algunos telares y hornos de cal.

Su historia es muy antigua: cuéntase en el número de las poblaciones que mandó repoblar en 1088 el rey D. Alfonso, ocupando desde poco después un lugar importantísimo entre las villas de Castilla. En ella siguió sus primeros estudios el *Tostado*, y Enrique IV celebró cortes y capítulo general de la Orden.

Después de Arévalo salva la línea férrea la carretera de esta villa á la de Santa María la Real de Nieva, y contémplase perfectamente aquélla desde los grandes terraplenes que forma el trazado en curva, que rodea el término de la población, y que ofrece á la vista las torres de sus iglesias y los ruinosos restos de su castillo y murallas. Crúzase después la confluencia de los ríos Adaja y Arevalillo por un puente de piedra de cuatro arcos, y sigue por elevadas trincheras, dejando á la izquierda el pueblo de Dombida, á la derecha el Donhierro y aldea de San Pablo y paralela á la carretera de Galicia, llega á los 175 kilómetros al apartadero de *Palacios de Godos*, lugar con 742 habitantes. Sigue por terreno bastante llano, salvando á los 179 kilómetros el límite con la provincia de Valladolid, que lo es al mismo tiempo entre los antiguos reinos de Castilla y de León. A los 181 kilómetros está

Ataquines, villa con 1.375 habitantes y 304 viviendas, situada en un paraje bastante elevado por la parte Este y Sur, descendiendo por Norte y Oeste con agradable vista y despejada atmósfera, un kilómetro á la izquierda de la estacion sobre la carretera de Madrid á la Coruña y oculta por un pequeño repliegue del terreno. Su caserío, de pobre construcción, se ha arruinado en gran parte en lo que va de siglo; tiene plaza con soportales, buena iglesia parroquial, escuela, y una laguna en sus inmediaciones. Rodéanla los siete cerros llamados Ataquines que la dan su nombre, y en su industria figura la monda del piñón y la fabricación del carbón de piña.

Desde Ataquines sigue la línea férrea por terreno llano, sin accidentes y solitario, llevando por la izquierda, á alguna distancia, la carretera á Medina del Campo. Marcha en descenso hasta los 190 kilómetros en que está

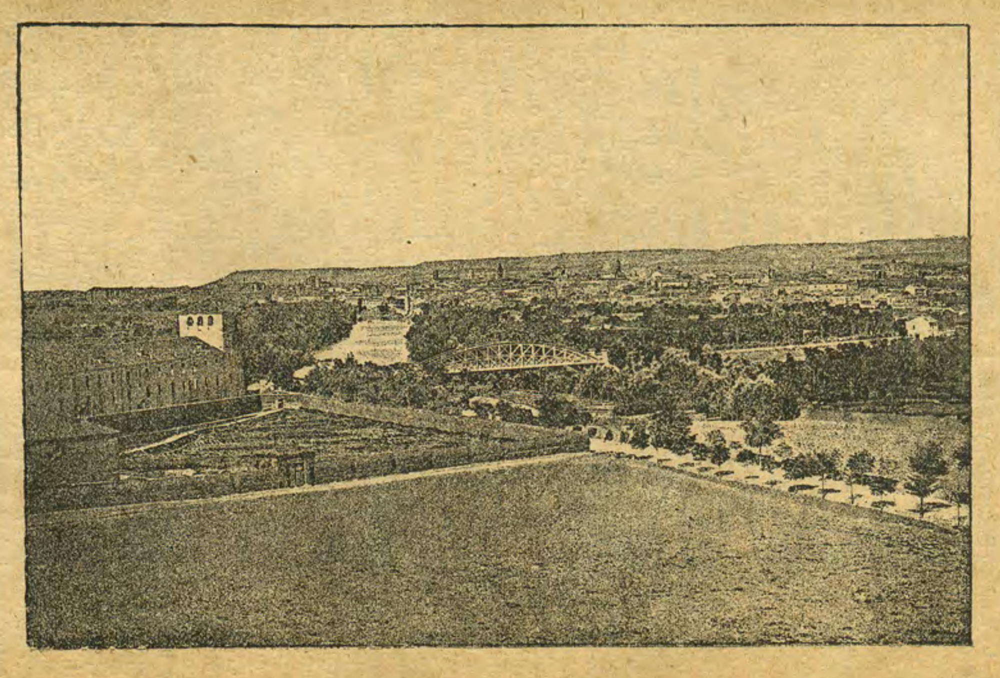
Gómez Narro, lugar agrícola, con 432 habitantes y 122 viviendas, situado dos kilómetros á la derecha de la estación en terreno llano, con casa consistorial, escuela é iglesia parroquial. Riega su término el río Zapardiel

Sigue después, por terreno siempre llano y más cerca de la carretera dicha, dejando á la derecha á corta distancia á Moraleja y á la izquierda á Madrigal, con 600 habitantes; cruza por algunos pinares, y acercándose al viejo castillo de Medina pasa á su pie, y llega á los 200 kilómetros de Madrid á

Medina del Campo, villa, cabeza de partido judicial, con 4.557 habitantes y 791 viviendas, situada á la izquierda de la línea y á un kilómetro de su estación, que es punto de enlace donde bifurcan las líneas férreas de Zamora, Salamanca y Segovia. Asiéntase la población en una alegre llanura fertilizada por el río Zapardiel y sobre la margen izquierda del mismo, con bonitas alamedas y grupos de árboles. Tiene una buena plaza con soportales, varias calles regulares, casa consistorial de gran solidez y con dos torreones, escuelas de 1.ª y 2.ª enseñanza, el magnífico hospital de Simón Ruiz, edificio grandioso con hermoso frontis, escalera de elegante construcción, espacioso claustro con dos galerías y muy buenos salones y habitaciones; el de Barrantes, también perfectamente situado, vestigios de conventos y antiguos edificios, y la notable puerta sobre la carretera de Valladolid.

La iglesia colegiata de San Antolín se levanta en uno de los costados de dicha plaza, con fachada moderna de ladrillo y de poca apariencia, torre cuadrada elevada sobre octógono pórtico, y gran nave en el interior, en el que son notables el altar mayor, la reja que lo cierra, el precioso retablo, el antiguo pendón de los reyes de Castilla, y la capilla de la Virgen con sus tres riquísimos retablos. Sus parroquias son: las de San Facundo, San Miguel, Santa María del Castillo, San Martín, Santiago y Santo Tomás, siendo sólo en ellas digno de mención el sepulcro del marqués de la Ensenada, que se guarda en la de Santiago.

En la parte Este de la Villa, y sobre una pequeña eminencia, se encuentra el célebre castillo llamado de la Mota, que aunque en ruinas y destruído en muchas partes, ostenta todavía su antigua solidez, restos de las murallas que le rodeaban y algunos espaciosos subterráneos. Este castillo fué antigua morada de la corte de Castilla en los tiempos de la reina doña Isabel I y su hija doña Juana la Loca, muriendo la primera dentro de su recinto. Fuera de la población se ve un ruinoso cuartel, la plaza de toros, arboledas que sirven de paseos, la ermita de San Roque, el caserío de Casablanca, unas salinas abandonadas, dos puentes sobre el Zapardiel, un monte pinar y varias dehesas. En su industria figuran molinos de chocolate, fábricas de curtidos, aguardientes y sombreros, y sus producciones agrícolas más importantes son los ce-



VISTA DE VALLADOLID

de los siglos XII y XIII, muy señalados en la iglesia de la Antigua, de mayor ancianidad, que á sus inmediaciones tiene la iglesia de las Angustias y la portada del palacio de D. Fadrique Enríquez, el moderno hospital, antigua morada del conde Ansúrez; en la vecina calle del Rosario, la iglesia de este nombre y la casa de Villasante, y en la entrada de la de la Ceniza la de Revilla, no muy lejos del templo de San Martín; en la Corredera de San Pablo el célebre y grandioso convento así llamado; á la vuelta del mismo el colegio de San Gregorio, del siglo XV; enfrente del primero el palacio de Felipe III, y del segundo el del duque del Infantado, y en el fondo de la anchurosa calle la llamada del Sol y la antigua iglesia de San Benito el viejo.

Desde la plazuela donde asienta esta suprimida parroquia, siguiendo hacia el Nordeste, vése en otra desierta plaza la melancólica iglesia de Santa Clara, empezada á edificar en el siglo XIII, y más adelante el extenso y frondoso campo ó paseo del Prado, cruzado por el Esgueva, poblado de hermosas alamedas y rodeado de numerosos templos y edificios, como la Audiencia, Cárcel, San Pedro, las Descalzas, Magdalena y las Huelgas.

En los excéntricos barrios inmediatos á este paraje, están la iglesia de San Juan, el cuartel que ocupa el convento de Mercenarios, la puerta de Tudela, con su alameda, que conduce á la fuente de la Salud y la admirable fábrica del Colegio de Santa Cruz, hoy Museo y Biblioteca. Dirigiéndose desde aquí hacia el Sur, por una larga calle, se pasa tocando á San Esteban y San Ambrosio, y el hospital de enfrente, en la histórica casa del Cordón; continuando luégo hacia el Occidente, se ve la de San Salvador, la Academia en la calle del Obispo, la casa de las Aldabas, morada de D. Rodrigo Calderón, la contigua iglesia de Portaceli, la de San Felipe Neri, la de Premostratenses y en el Campillo el convento de San Felipe de la Penitencia.

Los barrios más modernos, antiguos arrabales, únense por el Sur de la ciudad y en la parte Este del Campo Grande, y en ellos están San Andrés, San Ildefonso y San Antón.

En la sección Oeste de Valladolid, bañada en toda su longitud por el río Pisuerga, se ven en un ameno paraje á San Lorenzo, el teatro, el templo de la Pasión, el de Trinitarios calzados, el convento de Santa Ana y el antiguo alcázar ya citado, hoy la iglesia de San Benito. Al Norte de San Benito levántase la barriada más antigua de la ciudad, en la que han desaparecido infinidad de templos y edificaciones del siglo XI, existiendo en el día la parroquia de San Miguel, los conventos de Santa Isabel, la Concepción, Santa Catalina, las Brígidas, San Quirce, en solitaria plazuela, y el oratorio del Val, y las artísticas moradas situadas frente á San Miguel y en la plaza de Fabio Neli. Hacia el Noroeste, al lado del Puente Mayor, elévase San Nicolás, en su vecindad el convento de Trinitarios y el Hospicio, y en último término el de Santa Teresa, aislado y á orillas del Pisuerga. Cubren sus frescas y deliciosas márgenes el paseo de las Moreras á la izquierda, al

Septentrión el antiguo puente de Ansúrez con diez arcos y un arrabal á su espalda, y más lejos el monasterio de Jerónimos.

Como edificios religiosos tiene las parroquias de Santa María la Antigua, de portada ojival con molduras bizantinas, descollando la monumental belleza del exterior comtemplada desde la plazuela que recorre el Esgueva; la antigua de San Martín, situada en la plazuela de su nombre; la de la Magdalena con despejada nave, espacioso crucero y gentiles bovedas de estilo gótico; la de San Nicolás, en la plazuela de San Quirce; la de San Miguel, que ocupa la iglesia de un suprimido convento; la de Santiago, restaurada en la última época del arte gótico; la de San Lorenzo, ermita en otro tiempo; la del Salvador, en la plazuela de su título; la de San Pedro, también antiquísima y reformada en el siglo XVII, y las de San Juan, San Esteban, San Ildefonso y San Andrés; las ayudas de parroquias de las Angustias, la Cruz, Jesús Nazareno, la Pasión y la Piedad y el oratorio del Rosario.

Hay también una ermita, las capillas de Nuestra Señora del Val y San Diego y la de Portaceli, fundada por Rodrigo Calderón, con espléndido retablo y altar mayor, buenas pinturas y el sepulcro del fundador.

La Catedral, situada en la calle del León de la Catedral, es creación de Juan de Herrera en su parte más bella y primitiva, y fué inaugurada en el reinado de Felipe II.

De los conventos, el primitivo alcázar, y más tarde exconvento de San Benito, es en la actualidad fuerte y cuartel; el de San Agustín, en la calle de Santa Isabel, tiene su iglesia de los siglos XVI y XVII; el exmonasterio de Jerónimos, llamado del Prado, situado sobre la opuesta margen del Pisuerga; el antiguo colegio de San Gregorio, en las Cadenas de su nombre, que sirve para oficinas del Gobierno civil y administración económica; el de San Pablo, con bellísimos detalles arquitectónicos y mil preciosidades artísticas; el de Santa Clara, erigido en 1247; el de franciscas de Santa Isabel, que conserva su gótica nave; las Huelgas, antes Santa María la Real, fundación de la reina doña María; el exconvento de la Merced, en el día cuartel, que conserva restos de su precioso claustro; el de Santa Catalina de Sena, en la calle de su nombre, y los de Comendadoras de Santa Cruz, la Concepción, Descalzas Reales, Agustinas de Sancti Spíritus, monjas de San Felipe, Brígidas del Salvador, las de la Laura, Carmelitas de Santa Teresa, Bernardas de Belén, Bernardas de San Quirce, la antigua casa de Jesuítas de San Ignacio, el antiguo colegio de San Ambrosio, el convento de Dominicas de Corpus Christi, las Dominicas de Portaceli, el de Recoletas de Santa Ana, el de Agustinas recoletas, el exconvento de Carmelitas calzadas, actual hospital militar, el antiguo de Premostratenses, el de los Filipinos de la orden de San Agustín, fundación moderna de misioneros, el de Carmelitas descalzos, extramuros, y el de San Felipe Neri.

Sus edificios civiles son: el colegio de Santa Cruz, magnífico cuadrado de sillería, que guarda en el día su copiosa Biblioteca de

unos 30.000 volúmenes, y el rico Museo provincial, que posee en pinturas obras maestras de Rubens, Velázquez, Murillo, Ribera, Zurbarán, Jordán, Palomino y Díaz; delicadas esculturas y efigies de Berruguete, Juan de Juni, Hernández y Pompeyo Leoni; las admirables sillerías de San Benito y San Francisco, y otras mil preciosidades artísticas de grandísimo valor; la audiencia y cárcel, situados junto á la parroquia de San Pedro; la casa donde nació Felipe II; el antiguo palacio real de Felipe III; la casa consistorial; la casa del Sol, habitada en otro tiempo por Acuña; el Hospital militar, establecido en el convento de Carmelitas calzados; el de la Resurrección; el de dementes, que ocupa la antigua casa del Cordón, de D. Alvaro de Luna; la Casa de Misericordia y niños expósitos; el Hospital de Esgueva, antiguo palacio del conde Ansúrez; la casa de Beneficencia ó Asilo de mendicidad; el colegio de niños del Amor de Dios, protegido por el Municipio; la Caja de Ahorros y Monte de Piedad; el antiguo hospital de San Juan de Letrán, fundado en 1550; la Universidad literaria; el Seminario conciliar; el Instituto de 2.ª enseñanza, que ocupa la antigua hospedería de Santa Cruz; la Escuela normal, seminario de Maestros, en el antiguo exconvento de Premostratenses; el colegio de niñas huérfanas; el colegio de Escoceses, el colegio de ingleses, la academia de nobles artes; la academia de caballería; los cuarteles y oficinas militares de San Ignacio, San Ambrosio, la Merced, el de Cazalla, San Benito y el antiguo de Milicias con la subinspección de ingenieros; el teatro de Calderón, el de Lope, los de la Comedia y de doña María de Molina, la plaza de toros, los casinos Ateneo mercantil é industrial, el círculo de Calderón de la Barca, de Recreo, y la Sociedad artístico literaria.

Los paseos de Valladolid abundan muchísimo y son en su mayor parte amenos y muy bonitos. El principal es el del Campo Grande, detrás de la estación de la línea férrea; síguele luégo en importancia el de Recoletos, al Sudoeste; el del Espolón, al Noroeste sobre la ribera izquierda del río Pisuerga; el prado de la Magdalena, al Este, sobre la ribera izquierda del Esgueva; y cerca de la puerta de Tudela, el de la Fuente de la Salud. En el interior de la población el más abrigado y concurrido en todos tiempos es el llamado Acera de la Plaza Mayor, frente al Ayuntamiento.

Pocas ciudades de la Península ofrecen tan ventajosa situación para el gran desarrollo de su comercio como Valladolid. Recoje en su seno las más importantes producciones de cereales que se recolectan en la Vieja Castilla, y que, después de almacenarlas, las exporta á las demás provincias de España y al extranjero.

Su industria, en creciente y próspero desarrollo, forma la principal base para la mejora de su porvenir.

Las fondas y hospedajes principales son las llamadas de París, el Siglo, el Norte, la Vizcaina y el Poniente. Los ómnibus desde la estación conducen á estos hoteles por 0,50 céntimos, aumentando igual precio por ca-

da baul y la mitad por saco de noche ó maleta (1).

Desde Valladolid pásanse por dos puentes los dos brazos del río Esgueva, que, como hemos dicho, se internan en aquella población. Déjase á la izquierda, próximo á la carretera de Burgos que cruza la vía férrea el cementerio de la ciudad. Entrase en una gran planicie cultivada y regada por el Esgueva, quedando también por la izquierda el pueblo de Santovenia. Sálvase por un magnífico puente de nueve arcos, algunos con 24 metros de ancho por 16 de alto, el río Pisuerga, que pasa á la derecha, empezando á verse por el opuesto lado el canal de Castilla, que corre paralelo á la línea hasta la estación de Dueñas (2). También sigue por la derecha la corriente del Pisuerga, y se ve elevarse por el Norte una pequeña montaña, llamada Altamira, coronada por las ruinas de un viejo castillo. A los 255 kilómetros está

Cabezón, villa con 1.115 habitantes y 318 viviendas, situada entre el indicado cerro de Altamira y el río Pisuerga, con escuela, iglesia parroquial, una ermita y el histórico puente de piedra sobre dicho río, que da paso á la carretera, y que se encuentra á la izquierda de la estación, cortado en uno de sus nueve arcos por los ingleses en la guerra de la Independencia. Esta villa fué en otro tiempo población grande y de importancia, repoblada por Alfonso III y mayor que Valladolid.

Desde Cabezón sigue la línea férrea siempre entre el canal y el río Pisuerga hasta los 259 kilómetros que se llega á

Corcos ó Aguilarejo, villa la primera con 1.008 habitantes y 349 viviendas, situada en la hondonada de un valle, al pié de una cuesta, y de la que depende la granja de Aguilarejos, colocada sobre una de las esclusas del canal. En su término se encuentran las ruinas del convento de Santa María de Palazuelos.

Desde Corcos síguese en la misma forma que anteriormente; sálvanse las esclusas del canal por un puente, se cruza el límite con la provincia de Palencia, pasando á inmediaciones de las ventas de Vista Alegre y Trigueros, y á los 273 kilómetros está

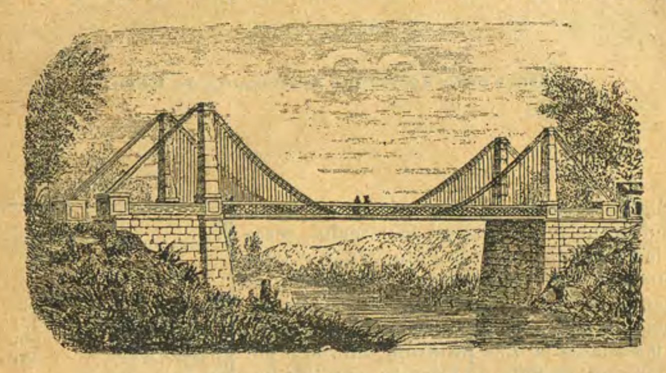
Dueñas, villa con 3.802 habitantes y 1.147 viviendas, situada á la izquierda, en terreno desigual y en la falda de una montaña que el canal de Castilla lame por el Este, disfrutando del mejor clima de la provincia. Su terreno es llano y feraz, extendiéndose por el Oeste una dilatada vega, en la que confluyen los ríos Carrión y Pisuerga y donde asientan infinidad de fábricas y molinos de harinas.

Su parroquia de Santa Maria es del siglo XIII, y tiene rica sillería ojival en el coro, retablo

(1) Véase nuestra GUÍA DE VALLADOLID Y MEDINA DE RIOSECO, ilustrada con planos, vistas y grabados, y que, con suma riqueza de datos, se vende al precio de una peseta en todas las librerías principales y en la Administración, Alcalá, número 102, Madrid.

(2) Este importante venero de riqueza, fertiliza los campos de muchos pueblos, antes pobres y hoy con grandes capitales. Convertidas sus aguas en rápida vía, dan paso á miles de barcas que trasportan inmensas cantidades de harinas fabricadas en los 24 establecimientos situados en sus orillas.

gótico en el altar mayor y á los costados el sepulcro de los condes de Buendía. El exconvento de San Isidro, á corta distancia situado, es una de las primeras fundaciones cristianas de la Reconquista, del siglo X, que se atribuye al rey D. García de León. Es población antiquísima que se la identifica con la ciudad vaccea



Puente de la Unión en Dueñas.

Eldana. Cuando la invasión sarracena pasó repetidas veces de uno á otro poder, y fué repoblada por Alfonso III. Fué después del señorío de D. Pedro de Acuña, antes de pasar al dominio de la corona. Es patria de la infanta Isabel, hija de los Reyes Católicos y después reina de Portugal.

Desde Dueñas sigue la línea férrea dejando á la izquierda, y paralela al trazado, el canal de Castilla, la venta y el monasterio de San Isidro de Dueñas, corriendo por su derecha el Pisuerga. Después de su confluencia con el Carrión, salva á este último por un puente de piedra de siete arcos, y vése por la derecha, al pie de una colina coronada por un castillo, la villa de Tariego (615 habitantes), llegando á los 279 kilómetros á

Venta de Baños, cuya estación depende de la villa de Baños de Cerrato, con 545 habitantes, situada cerca de un kilómero al Este, y que posee un excelente manantial de aguas salinas y purgantes. Consérvase en este punto un precioso resto bizantino, la iglesia de San Juan Bautista, mandada edificar por el rey Recesvinto y restaurada algunos siglos después, con una bonita imagen del santo titular, tallada en alabastro, y de remotísima antigüedad.

En Venta de Baños hay cambio de tren para los viajeros de Palencia, Santander, León, Asturias y Galicia.

SEGUNDA PARTE

De Venta de Baños á Miranda de Ebro.

ITINERARIO

ESTACIONES.	Distancias en kilómetros.
Madrid.......	»
Venta de Baños	279
Magaz........	288
Torquemada...	300
Quintana del Puente......	311
Villodrigo.....	321
Villaquirán....	333
Estepar.	344
Quintanilleja...	354
Burgos........	363
Quintanapalla .	380
Santa Olalla...	396
Briviesca......	411
Pancorbo......	433
Miranda de Ebro........	453

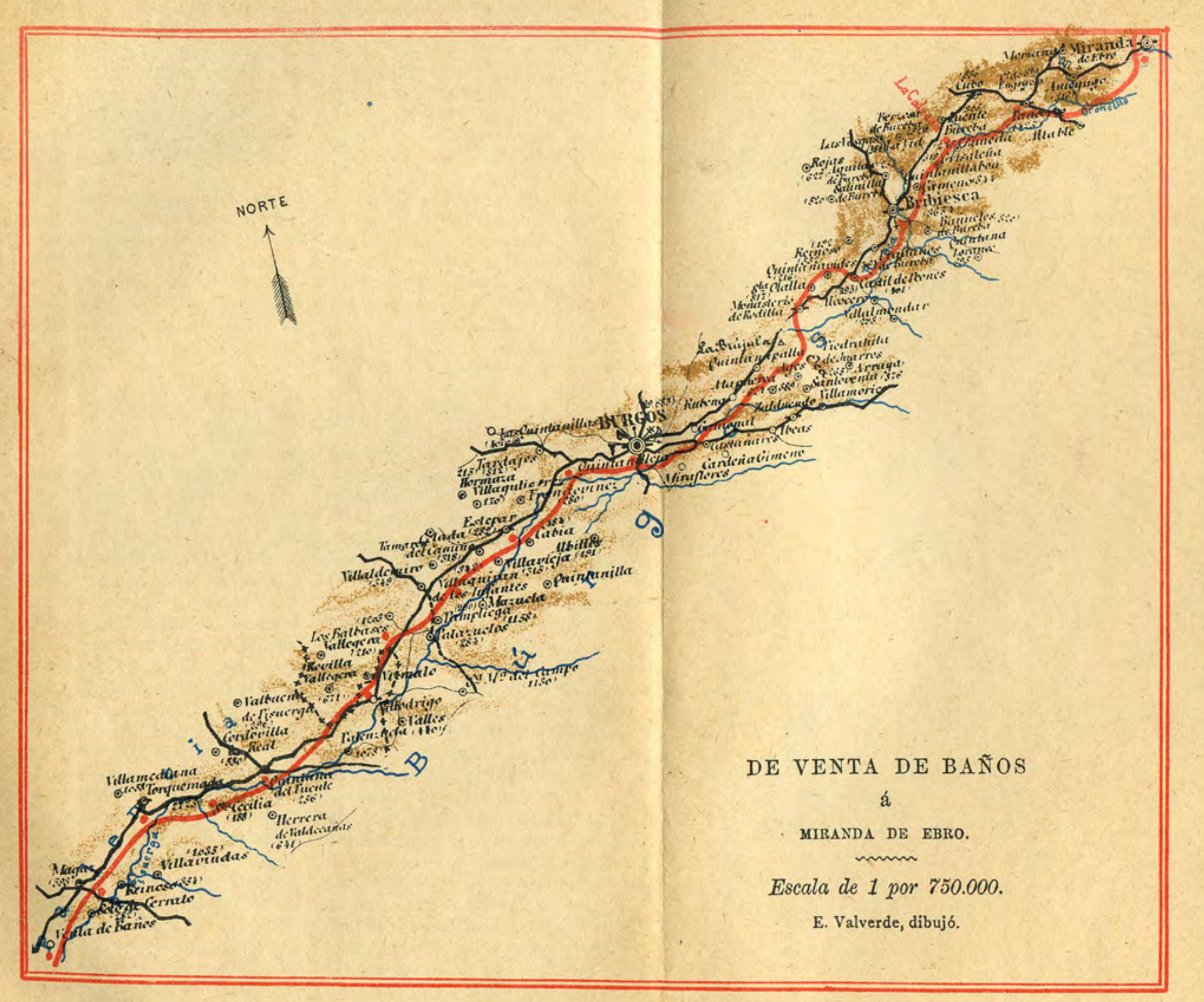
Sigue la vía desde Venta de Baños inclinándose marcadamente á la derecha, cerca de las márgenes del río Pisuerga, que continúa por este lado fertilizando un pintoresco paisaje, en el que asientan varias poblaciones rodeadas de buenas plantaciones, de las cuales la más próxima, también por la derecha, es Soto de Cerrato, con 282 habitantes. A los 288 kilómetros se llega á

Magaz, villa con 553 habitantes y 242 viviendas, situada á la izquierda, cerca de la estación, al pié de una elevada colina en cuya cima se ven las ruinas de un anciano castillo. Su caserío es muy pobre y tiene buena iglesia parroquial y escuela.

Desde Magaz sigue la vía flanqueada por la derecha, á alguna distancia, por una serie de pequeñas eminencias cultivadas, cuyo llano intermedio riega el Pisuerga. Diez kilómetros después salva este río, que pasa á la izquierda, por medio de un puente, deja por la derecha las villas de Reinoso y Villaviudas, y á los 300 kilómetros se llega á la estación de

Torquemada, villa situada en la confluencia de los ríos Pisuerga y Arlanzón, á bastante distancia á la izquierda, y en medio de un bonito llano con abundantes huertas y excelentes viñedos. Tiene 2.876 habitantes y 1.277 viviendas. Para llegar á la villa se salva el Pisuerga sobre un famoso puente de piedra de 25 arcos, y en ella existen buena casa municipal, iglesia parroquial, escuelas, fábricas de harinas y curtidos. En Torquemada nació la infanta doña Catalina, hija de la reina doña Juana, año 1507. En la guerra de la Independencia, fué saqueada é incendiada por los franceses, en 6 de Junio de 1808.

Desde Torquemada vése paralela á la vía por la izquierda la antigua carretera de Valladolid á Burgos, y se continúa sin accidentes notables, dejando á la derecha el apeadero de Santa Cecilia (188 habitantes) y más lejos á Herrera de Valdecañas, con 641,



DE VENTA DE BAÑOS
á
MIRANDA DE EBRO.
Escala de 1 por 750.000.
E. Valverde, dibujó.
NORTE
Miranda de Ebro
Burgos
Briviesca
Venta de Baños
Villaviudas
Quintana del Puente
Torquemada
Villamediana
Cordovilla Real
Valbuena de Pisuerga
Vallegera
Villodrigo
Valles
Palenzuela
Pampliega
Mazuela
Villaquirán de los Infantes
Villavieja
Albillos
Cabia
Estepar
Villaldemiro
Tardajos
Hormaza
Villagutierrez
Frandovinez
Quintanilla
Quintanadueñas
Miraflores
Cardeña Gimeno
Castañares
Ibeas
Villamoriel
Rubena
La Brújula
Quintanapalla
Monasterio de Rodilla
Castil de Peones
Villalmondar
Rojas
Aguilar de Bureba
Salinillas de Bureba
Cameno
Quintanaloranco
Bañuelos de Bureba
Pancorbo
Ameyugo
Cubo
Bugedo
Ameyugo
Altable
Grisaleña
Quintanillabón
La Calzada
Las Vesgas
Berzosa de Bureba
Magaz
Reinoso
Cerrato
Herrera de Valdecañas
Tamarón
Hontanas
Los Balbases
Revilla Vallegera
Palazuelos
Valdeande
Arraya
Santovenia
Pisuerga
Arlanzón
Oca

llegando á los 311 kilómetros á

Quintana del Puente, villa con 244 habitantes y 96 viviendas, situada á la izquierda de la estación, en terreno llano y á corta distancia de los ríos Arlanza y Arlanzón, con un puente de 18 arcos de piedra y de bonita construcción.

En las inmediaciones de Quintana se salvan dichos ríos por su confluencia y por un puente, se deja próxima por la izquierda la venta del Moral, entrando poco después el trazado en territorio de Burgos y volviendo á salir al de Palencia, para llegar á los 321 kilómetros á

Villodrigo, villa con 315 habitantes y 136 viviendas, situada á la derecha, sobre la margen izquierda del Arlanzón, y en una deliciosa vega, con casa municipal, escuela, iglesia parroquial y molinos harineros.

Después de cruzar la vía toda la provincia de Valladolid y la de Palencia, y de salir de Villodrigo, última estación, situada en la segunda, marcha el trazado paralelo á la carretera y al río Arlanzón, salva el límite con Castilla, dejando á la izquierda Bizmalo y Balbás y á la derecha á Villaverde de Monjina, Valbimbre y Barrio de Muñoz; pasa tocando la Venta del Pozo y la Casa de Guardias, entrando después en más ancho valle, en que toca por la izquierda á Villazopeque; vuelve luégo á estrecharse aquél, convirtiéndose en cañada, con pequeñas ondulaciones por ambos costados; deja después por la izquierda la Venta Nueva, marchando también por este lado la carretera á Burgos; vénse las márgenes del río pobladas de árboles, la villa de Villanueva de las Carretas, y á mayor distancia la de Pampliega, cimentada en anfiteatro, bajo una extensa meseta, en la extremidad de una línea de montañas, y célebre por sus excelentes trigos. Más léjos todavía que Pampliega está Palazuelos de Muñoz. A los 333 kilómetros se llega á

Villaquirán de los Infantes, villa agrícola con 414 habitantes y 93 viviendas, situada en un llano, y un kilómetro á la izquierda, con casa ayuntamiento, escuela, iglesia parroquial y una ermita.

Desde Villaquirán sigue la línea férrea las márgenes del Arlanzón, y próxima á la carretera general de Francia, dejando á la derecha á Paderno y el inmediato Castillo de Macín, y á la izquierda, sobre la carretera, y en un amenísimo valle, á Celada del Camino, y más lejos á Villaldemiro y la aldea de Villanueva; queda todavía al otro lado del río Villavieja, y á los 344 kilómetros se llega á

Estepar, villa agrícola con 344 habitantes y 126 viviendas, situada á unos 500 metros á la izquierda de la estación, sobre la carretera de Burgos, en una espaciosa llanura, próxima á la confluencia de los ríos Arlanzón y Hormaza con casa municipal, escuela é iglesia parroquial.

Desde Estepar continúa la línea por las márgenes del río, salvándole por un puente á los 348 kilómetros, y pasando á su derecha. Deja por derecha é izquierda, respectivamente, el telégrafo de Cabia y Cabia, después de pasar el río, la aldea de Frandovíñez, también á la derecha, y muy próxima á Buniel, cruzando hermosas llanuras de poca extensión, limitadas por peque-

ñas colinas que ondulan sensiblemente el terreno. A los 354 kilómetros se llega á

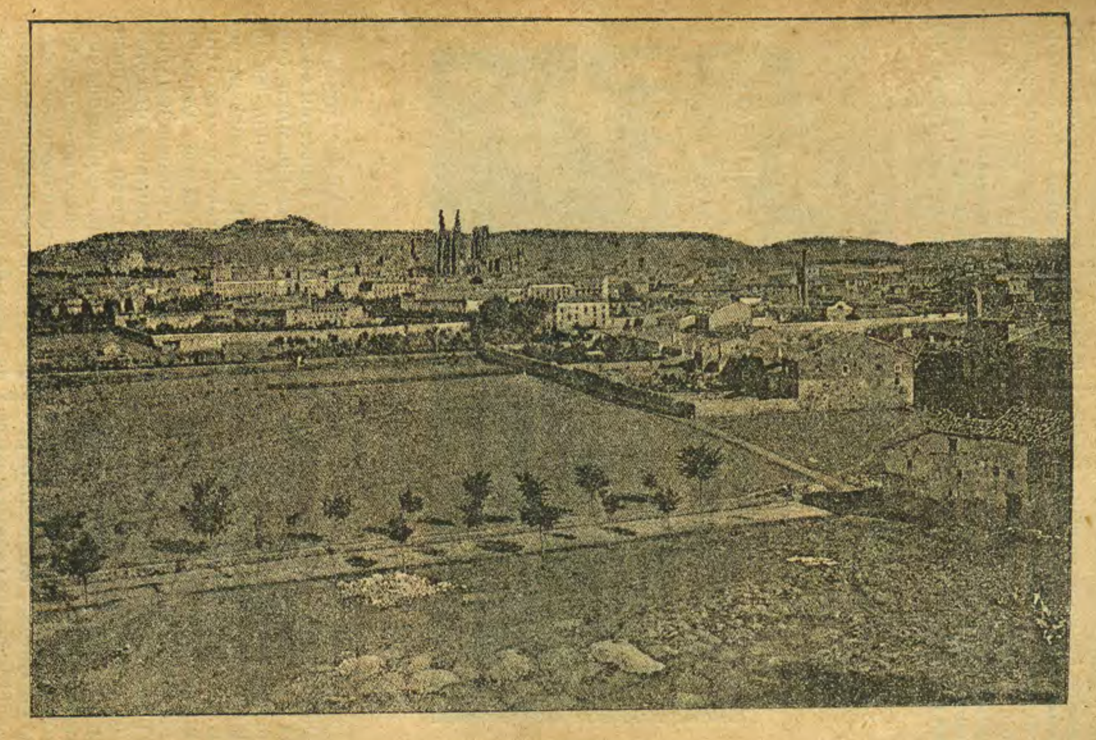
Quintanilleja de las Carretas, lugar situado en un llano, con unos 100 habitantes y 50 viviendas, edificado á la derecha de la estación, próximo á ella y á la izquierda del río Cogollitos. Es de poca importancia.

Desde Qintanilleja déjase á la derecha la carretera, crúzanse varios caminos vecinales y el arroyo Pasaderas, que baña bonitas llanuras limitadas por la derecha por pequeñas alturas. Describe luégo el trazado una gran curva para llegar á Villalbilla, villa situada á la derecha, y continuando por las márgenes del Arlanzón, á cuyo río se acerca lentamente, cruza un arroyo y después la carretera, pasa tocando por la izquierda las tapias del monasterio de las Huelgas, y llega á los 363 kilómetros á

Burgos, la famosa ciudad de la Reconquista, la antigua corte de Castilla, cabeza del reino y cámara de sus reyes; hállase situada á los 42°, 20′ 59″ latitud y á los 0°, 0′ 10″ longitud occidental del Meridiano de Madrid, al pie de una elevada colina que cierra por el N. el valle en que asienta sus cimientos, dividiéndola en dos partes el río Arlanzón, que atraviesa por entre sus muros y barrio de la Vega, sirviendo tres puentes de piedra y uno de madera para poner en comunicación ambas secciones de la población. Su aspecto general demuestra desde luego su regio origen; el majestuoso conjunto de sus grandiosos edificios y monumentos artísticos, ofrece ancho campo de estudio al anticuario y al artista, y pregona su glorioso abolengo. Su clima es frío y húmedo; combátenla con demasiada frecuencia los vientos del N., que hacen prolongar el invierno en las dos terceras partes del año, disfrutándose en los cuatro meses restantes de una agradable temperatura, que más parece una continuada primavera, pues los calores del verano hállanse atemperados por las citadas brisas del N., que refrescan y purifican la atmósfera, convirtiendo esta ciudad en un buen refugio para los viajeros que huyen del excesivo calor de los países meridionales de la Península. La pureza del aire, la bondad de sus alimentos y la excelente higiene y limpieza de la población, la hacen también una de las más saludables de nuestro país.

Cerca de tres kilómetros tiene de extensión de E. á O. el casco de la ciudad, desde el principio de la calle de las Calzadas hasta el Molino de las Huelgas, y unos 1.500 metros desde la cordillera, donde asienta el castillo, hasta los alfares del camino de Madrid. Tiene en total 25.721 habitantes con 1.885 viviendas; sus calles y plazas son notables por su extremada limpieza, poseyendo edificios antiguos de grandes recuerdos históricos y muy buenas casas, de construcción moderna.

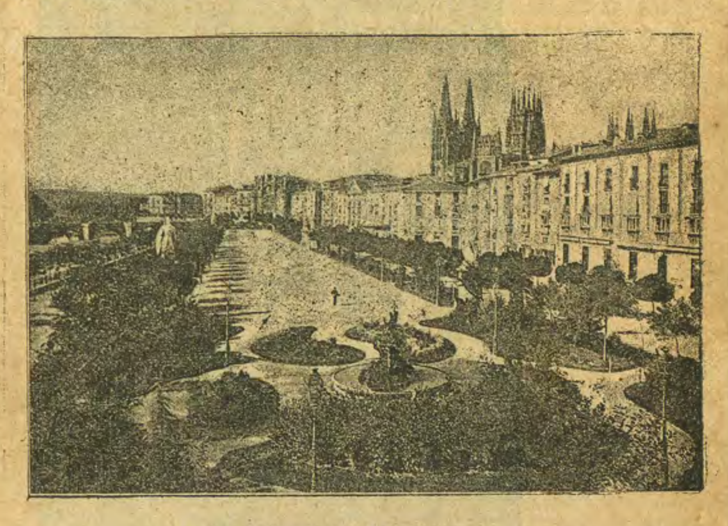
Las plazas y plazuelas son irregulares en su mayor parte, sobresaliendo entre ellas la Mayor ó de la Constitución, que tiene en su centro la estátua en bronce de Carlos III, sobre un elegante pedestal, y las de la Libertad y del Mercado, con hermosas edificaciones, y en el medio de la segunda una bonita fuente, de las mejores entre las 34 que existen en la población. El Espolón



VISTA DE BURGOS

es, de sus calles ó paseos, la más notable por su elegancia. Hállase situado entre las puertas de San Pablo y Santa María, cerrando uno de sus lados hermoso caserío, con espaciosa acera y poseyendo frondoso arbolado, jardines á la inglesa, cómodos asientos, dos preciosas fuentes y ocho estátuas. Como paraje de reunión de sus habitantes y frecuentado paseo del interior, puede considerarse como la Puerta del Sol de la antigua corte castellana.

También son dignas de especial mención la del Huerto del



Paseo del Espolón.

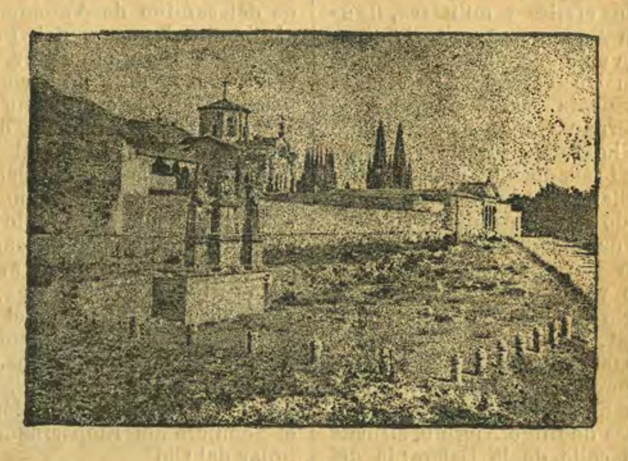
Rey, con elevadas casas, de regular arquitectura, bastante ancha y adornada con una fuente que representa á la diosa Flora, y las de Laín Calvo, Isla y Vitoria. Lo más hermoso que ofrece esta capital, es la bellísima entrada desde Madrid, apareciendo en primer término el precioso arco que está en su frente, el Espolón, la calle de Vitoria y las otras que la rodean, que constituyen y reunen en su caserío lo más rico de Burgos, campeando por cima de todas las construcciones los afiligranados calados de la gótica catedral. De las antiguas puertas sólo se conservan en la actualidad la de San Juan, que no tiene mérito alguno, las de San Martín y San Esteban, de arquitectura árabe, la de San Gil y la de Santa María. Dejando atrás el arco de este nombre, vénse las célebres murallas que presentan de trecho en trecho unos salientes circulares llamados cubos, y á espaldas de éstos y de los muros, perfectamente conservados, háse construido enarenado paseo de invierno, con bancos apoyados en la misma muralla

que les sirve de resguardo y evita las heladas brisas del Norte.

Entre sus edificios y monumentos civiles y militares, figuran la Audiencia territorial, instalada en el llamado Palacio de las cuatro Torres, situado en la plaza de la Audiencia; el Arco de Fernán González, levantado para honrar la memoria del insigne fundador de la monarquía castellana; el Arco de la Vieja, situado en la entrada de la Cartuja de Miraflores; el Arco de Santa María, de conjunto agradable y grandioso, edificado en el siglo XVI; la Biblioteca provincial, que consta de cerca de 15.000 volúmenes; la Capitanía general, establecida en la plaza de la Libertad, núm. 10; la Casa de Iñigo Angulo, situada en la calle de la Calera; la del Cordón; la de Miranda, situada á inmediaciones de la de Iñigo Angulo; las Casas Consistoriales, situadas al Sur de la Plaza Mayor; el Castillo, de gran importancia histórica y que corona la eminencia en cuyas faldas asienta la antigua corte de Castilla; el Colegio de Desamparadas; el de Saldaña; el de San José; el de San Nicolás, magnífico edificio, situado en la margen izquierda del Arlanzón y construido en el siglo XVI; el de Sordo-mudos; el Consulado, edificio que hoy ocupa la Biblioteca provincial; los Cuarteles; la Escuela nocturna de adultos; la de la Casa Refugio; la de las Madres de Dios; la de Santa Dorotea y la normal de maestros; el Gobierno civil, establecido en el piso segundo del Palacio provincial; el Gobierno militar, situado en la calle de Avellanos, en el antiguo cuartel de Milicias; el Hospicio municipal; el provincial; el del Rey, célebre hospital fundado por Alfonso VIII, situado á la izquierda del camino de Valladolid, y al final del paseo del Parral; el de San Juan; el militar, establecido en el antiguo exconvento de la Merced desde el año 1846; el Instituto provincial de 2.ª enseñanza, situado en el antiguo Colegio de San Nicolás desde el año 1849; el Palacio arzobispal, edificado en el siglo XIV; el Palacio provincial, situado en el Espolón; el Parque de artillería, que ocupa en el día el exconvento de San Ildefonso; el Presidio peninsular, en el exconvento de benedictinos de San Juan; el Seminario conciliar; el Sacerdotal ó de corrección eclesiástica; el Sepulcro del Empecinado y el Solar del Cid.

Como edificios y monumentos religiosos tiene la Cartuja de Miraflores, que se encuentra situada en las afueras de la ciudad, á la derecha del paseo de la Quinta; la Catedral, en la que han sido necesarios tres siglos y varias generaciones, aportando cada una un valioso contingente de maravillas y las más sublimes creaciones de sus artistas, para poder construir y dar á nuestra querida patria una espléndida obra; grandioso monumento que reausume en un solo ejemplar todas las perfecciones, todo lo más rico que ha podido producir el arte arquitectónico en su mayor apogeo desde el año 1200 al 1500; los conventos de Agustinas de la Madre de Dios, Agustinas de Santa Dorotea, Benedictinas de San José, Bernardas, Cistercienses de Calatrava, Carmelitas descalzas, Franciscas concepcionistas de San Luis, Franciscas de Santa

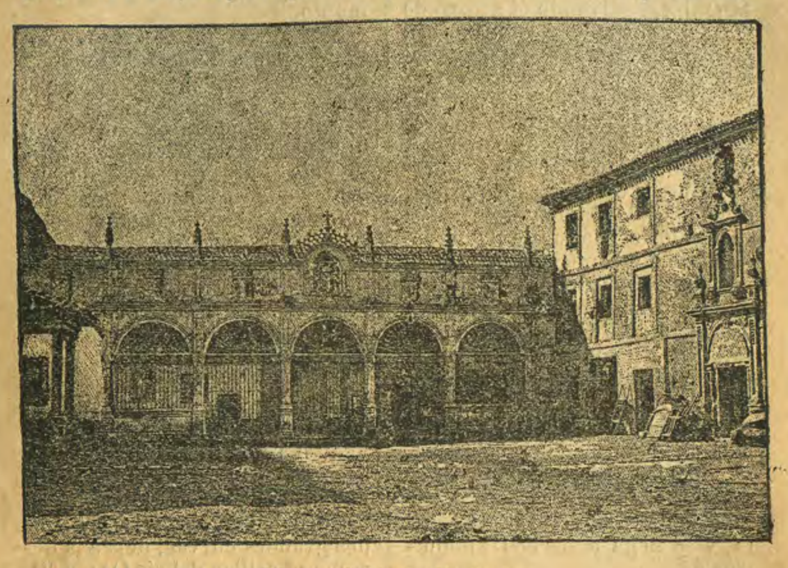
Clara, Trinitarias, Comendadoras del Hospital del Rey, el Real Monasterio de Huelgas, famosa obra, situada á dos kilómetros de la ciudad, y en el sitio ocupado anteriormente por un palacio real;



Solar del Cid.

Cartuja de Miraflores.

las ermitas de San Amaro, San Antonio, San Martín de la Bodega y San Zoles; las parroquias de Santa Agueda, San Nicolás de Bari, San Esteban, San Gil, San Lesmes, San Cosme y San Da-



Monasterio de las Huelgas.

mián, San Pedro de la Fuente, San Pedro y San Felices y San Lorenzo.

Además de los edificios públicos y religiosos y de los grandiosos monumentos de la ciudad, corte de Castilla que acabamos de citar, existen también otros centros como la Academia de dibujo natural, la Administración económica, Agricultura práctica, la Cárcel de Corona, la pública, la Casa Expósitos, la de Gravidas y la casa Refugio.

Mucho han decaido las antiguas industrias de esta capital. Sus célebres fábricas de paños y bayetas han desaparecido por completo, y en los últimos años la decadencia ha sido más importante. Sin embargo, conserva establecimientos que demuestran, que si bien no puede señalarse como un centro fabril especial, sostiene representación digna en mucha variedad de productos. Son notables sus fábricas y telares, donde se elaboran muchos miles de medias de estambre, elásticas, guantes y demás objetos de punto.

La Plaza de Toros levántase al N. de la ciudad y en los Vadillos. Cuenta con más de 7.000 asientos y es sencilla y bonita.

El Teatro tiene su entrada por el Espolón. Es elegante y ca-

paz para 1.200 espectadores (1).

Desde Burgos deja la vía férrea á la izquierda el bonito paseo de la Quinta, salvando el arroyo de Cortes y cortando el camino de la Cartuja de Miraflores, que se percibe á la derecha. Después de una curva se pasa el río Arlanzón por un magnífico puente de hierro; poco después, por otro puente, un canal, quedando por la izquierda, sobre la carretera de Francia, el pueblo de Gamonal. Se salva enseguida el camino de Belorado, dejando á la derecha á Villayuda se cruza por un puente el río Pico, continuando entre éste y la carretera de Francia, que se pasa también después de dejar por la derecha á Villafría. Acércase poco á poco el trazado al río Vena, que marcha por la izquierda, y al otro lado queda el pueblo de Ruvena, situado en país que empieza á accidentarse. Tras una curva pásase de nuevo á nivel la carretera, y se llega á los 380 kilómetros á

Quintanapalla, villa con 403 habitantes y 103 viviendas, situada un kilómetro á la izquierda, en la ladera de una pequeña colina, con casa ayuntamiento, la del marqués de Escalona, escuela, iglesia parroquial y una ermita edificada sobre una colina de los alrededores que domina la línea. Riegan su termino, abundante en prados y arbolado de olmos y chopos, tres pequeños ríos afluentes del Arlanza, y en él se encuentra una montaña calcárea que guarda en su interior hermosas y extensas grutas de fácil acceso, con magníficas estalactitas. En esta villa recibió el rey Carlos II á su esposa doña María Luisa, y se ratificó su matrimonio.

A la altura de Quintanapalla se deja por la derecha á Olmos, y empieza á accidentarse mucho el terreno y á ascender la vía. Sálvase por un puente el río Vena, que pasa á la derecha, continuando el trazado cerca de sus orillas, dominado por alturas que empiezan á ser de consideración. Aléjase luégo del río y se interna entre dichas alturas, dejando á la derecha á Barrios de Colina y á la izquierda á alguna distancia á Fresno de Rodilla; pasa sucesivamente cuatro túneles de 1.042, 228, 199 y 408 metros respectivamente, que le sirven para cruzar el árido y desolado desierto de las montañas de la Brújula, alcanzando el puente del primer túnel 934 metros de altura sobre el nivel del mar. La vía describe dos grandes curvas, deja á la derecha, á orillas del río Oca, á Villaescusa de Sombría y Villaescusa de Solana, y en la parte más pronunciada de una de dichas curvas salva la corriente de aquél, que continúa paralelo por la izquierda, viéndose desde la gran rambla ó terraplen que cruza la locomotora, el pequeño pueblo de Piedrahita, edificado al otro lado de sus aguas; sálvase de nuevo el Oca por otro puente, y pasa este río á la derecha, quedando por esta parte Santa María del Invierno, continuand siempre por accidentado terreno y orillas de las aguas de aquél y describiendo un gran semicírcu-

(1) Véase, para más detalles, nuestra GUÍA DEL VIAJERO EN BURGOS, ilustrada con planos, vistas y grabados, y de venta en todas las librerías y en la Administración, Alcalá, 102, al precio de una peseta.

lo hasta llegar á su centro en donde se encuentra á los 396 kilómetros

Santa Olalla de Bureba, villa agrícola con 265 habitantes y 84 viviendas, situada á la izquierda de la vía, á alguna distancia, en llano y al pie de una sierra. Tiene una plaza y una sola calle, con casa ayuntamiento, escuela y una iglesia parroquial. Bañan su término dos arroyos que corren respectivamente por los costados del pueblo y descienden de la sierra, y en él existen buenas canteras de piedra y de jaspes.

Sigue la vía desde Santa Olalla, también por terreno accidentado, dejando á la izquierda á Quintanavides y después á Revillagodos; corre por la derecha el río Oca, y despejándose algo más el país, deja por este lado á Castil de Peones; pásase luégo el río Oca por un puente, trasladándose su corriente á la izquierda, y por este mismo lado cruza muy cerca de Prádanos. Salva poco después la carretera, y, paralela á ésta y al río, va invariablemente hasta que, enseguida de cruzarla de nuevo, llega á los 411 kilómetros á

Briviesca, villa, cabeza de partido judicial, con 3.814 habitantes y 447 viviendas, situada á la izquierda de la estación, en un llano y al pie de la cuesta del Rosario.

Conocida con el nombre de *Birobesca,* entre los escritores romanos, era una de las principales ciudades de los *antrigones*, lugar de descanso y paraje donde bifurcaban las dos calzadas romanas de Astorga á Tarragona y de Foncea á Briones. Conquistada á los sarracenos por Alfonso, el yerno de Pelayo, perteneció primero á los reyes de Navarra, y después de varias alternativas pasó definitivamente á formar parte de Castilla en 1179. Juan I celebró cortes en esta villa en 1388, y en ellas se declaró que los herederos del trono se llamasen príncipes de Asturias. Es patria del rey Fernando VI, de los arzobispos D. Manuel Quintana y D. Onésimo de Salamanca, y de otros hombres de merito.

El interior de la población es muy agradable; sus calles son rectas, espaciosas y bien empedradas, y de sus dos plazas la Mayor tiene soportales. Tiene dos iglesias parroquiales: la de Nuestra Señora la Mayor, situada al S., formada por tres naves, con una puerta cada una en la fachada, que está flanqueada por dos torres; lo más notable de su interior es una capilla de orden gótico, colocada al extremo de la nave de la derecha, del siglo XV, con magnífico arco de entrada, altar de nogal, muy rico en estátuas, adornos y bajos relieves y un buen coro y órgano. La de San Martín, cuyo pórtico forma parte de los soportales de la plaza Mayor, es también gótica, con tres naves, y contiene un hermoso sepulcro al lado de la epístola del altar mayor. con estátuas cinceladas de delicado gusto. El antiguo convento de Santa Clara, dedicado á almacenes, contiene una iglesia de cruz latina de considerable altura; su altar mayor es de sobresaliente mérito, con riquísimos arabescos en sus pilastras, de gran primor escultural.

Hay también en Briviesca tres hospitales, el de Santa María la Mayor, sin uso en el día, el de Cartujos y el de las Viejas; varias escuelas de 1.ª y 2.ª enseñan-

za, buena casa municipal y el casino de la Amistad. Vénse en Briviesca además, las ruinas del antiguo alcázar de Juan I, y varios paseos, entre ellos el llamado *Taconera*, muy hermoso y de considerable extensión. En su término, regado por el río Oca, que pasa por una de las calles de la villa, y baña su pequeña vega, se encuentran varias granjas, y los despoblados de Pecezorios y Quintanilla la Yezma. Sobre el río hay varios puentes, entre ellos, dignos de mención, el de Palomar, el Nuevo y el de San Pedro Mártir, y le rinden sus aguas los arroyos Fuente Caliente, Valsorda, Val de San Francisco, Valderueda ó Beber, la Paul y el Ronguilas ó Campiñas, todos ellos con puentes ó pontones, y que nacen ó cruzan el término del pueblo. Sus producciones agrícolas son muy abundantes, sobresaliendo los cereales, las frutas y el vino; su industria tiene varios molinos, fábricas de curtidos y de harinas.

Desde Briviesca sigue la línea por terreno siempre accidentado, y, faldeando las márgenes del Oca, deja á la derecha á Cameno y á la izquierda, próxima á la confluencia de los ríos Oroncillo y Oca, á Quintanillabón, llevando por la derecha la carretera. Deslízase el primero de estos ríos por la izquierda del trazado, quedando á lo lejos por aquel lado el pueblo de Berzosa, crúzase la carretera á la altura del apeadero de *La Calzada*, que queda á la izquierda, se emprende una gran curva hacia la derecha para atravesar varios caminos y una ramificación del Oroncillo, separándose de la carretera y volviéndose á unir á ella al llegar á los 433 kilómetros en que está

Pancorbo, villa con 1.980 habitantes y 484 viviendas, situada sobre la carretera de Francia, entre dos elevadísimas colinas que por N. y O. cierran una pintoresca garganta, admirable y sorprendente, por la cual corren unidos la línea férrea, el río y la carretera, quedando el caserío del pueblo encerrado todo él entre elevadísimas rocas y dominado por el N. por los restos de dos antiguos é históricos castillos, el de Santa Engracia, que descuella sobre la cumbre, y cuyas ruinas se divisan desde muy largas distancias, edificado en 1794 y arrasado por los franceses en 1823, y el de Santa Marta, colocado al principio de la Cuesta, y obra de los moros.

Tiene además esta villa casa municipal, edificada sobre un grande arco que sirve de paso al barrio de Bartillanueva y á la parroquia de San Nicolás; la parroquia de Santiago, escuelas, un bonito paseo y dos ermitas, separadas por el río Oroncillo, que también divide la población en dos partes, que se comunican entre sí con el auxilio de cuatro puentes llamados Astial, Carnicería, Callejas y la Magdalena. Pancorbo es de gran importancia militar, por su posición topográfica, por ser paraje, bifurcación de grandes líneas de comunicación y por reunir condiciones especialísimas que deben ser muy detenidamente estudiadas para poder utilizarlas convenientemente en caso de guerra.

Fué una de las antiquísimas poblaciones de los *antrigones*, llamándose *Antecuvia*. En el siglo XI aparece ya ganada por los cristianos, siendo una de las for-

talezas más notables de sus líneas de defensa contra los árabes. En la guerra de la Independencia y en la primera civil, ha ocupado un lugar también importantísimo; sus castillos fueron tomados por asalto, haciendo prisionera á la guarnición francesa que los defendía.

Al salir la vía férrea del paso de Pancorbo, vése el imponente espectáculo que ofrecen las rocas



Túnel de Pancorbo.

que dominan ambos costados; el Oroncillo flanquea la montaña en donde se encuentra perforado el primer túnel de 219 metros; á su salida hay un magnífico viaducto compuesto de tres arcos y de gran elevación; sigue á continuación el túnel de las Termópilas y después un grandioso paisaje, pintoresco por lo agreste y dominado por agudas rocas terminadas en punta que cubren ambos costados. El Oroncillo sigue á la izquierda de la línea, que, en una curva muy pronunciada, se acerca por la izquierda á Ameyugo, separándose después del río y carretera, salvando luégo el de la Cavada, los dos túneles de Ameyugo de 224 y 230 metros y acercándose por la izquierda á Bujedo, Valverde y Orón, situados en hermosos y bonitos valles. Déjanse atrás cada vez más alejadas las calcáreas montañas, talladas á pico y de aspecto salvaje, que pertenecen a la sierra de Oña; disminuyen las grandiosas obras de fábrica que el terreno ha obligado á construir para dar paso á los trenes, y tras una gran curva llégase á

su terminación á las márgenes del Ebro, que se salva por un magnífico puente á los 453 kilómetros y á la vista de

Miranda de Ebro, villa, cabeza de partido judicial, con 3.229 habitantes y 415 viviendas, situada en una fértil llanura, á orillas del río Ebro, que la cruza de O. á E., dividiéndola en dos partes. En su estación se verifica el cambio de tren para Logroño, Zaragoza y Bilbao. Hállase circunvalada la población por aspillerada cerca, con baluartes en los flancos, levantándose á la derecha del camino, y en una altura que domina la población, un castillo con casa-cuartel dentro de sus murallas.

En su interior hay casa consistorial, sólida y de moderna arquitectura, escuelas de 1.ª y 2.ª enseñanza, un convento de monjas agustinas y dos exconventos de frailes, un hospital y las iglesias parroquiales de San Nicolás, Santa María y San Juan.

Su término, bañado por los ríos Ebro y Oroncillo, tiene varias granjas, el despoblado de San Miguel del Monte, las aldeas de Bayas, Arce y Bardauri y un terreno dedicado en su mayoría á huerta y viñedo, con buenas canteras de cal secundaria.

Su industria principal es la agrícola, existiendo también fábricas de curtidos, chocolates, dulces, harinas, tejas y baldosas.

Se cree que esta población existía ya en tiempo de los romanos En 1366 fué donada por don Enrique, rey de Castilla, á la ciudad de Burgos, como premio á sus servicios. Ha ocupado un lugar importantísimo en las dos guerras civiles, por su posición estratégica, con relación al país vascongado y la Rioja. Hay varias hospederías, siendo la mejor la de Guinea, cerca de la estación.

Desde Miranda atraviesa la vía un precioso paisaje de gran perspectiva por ambos costados. Cubren ambas márgenes del río agudas rocas y ásperos montes, que difícilmente abren estrecho paso á sus aguas; sálvase por un viaducto el ferrocarril de Bilbao á Tudela, y á los 459 kilómetros se cruza el límite entre las provincias de Burgos y Avila y el de la antigua Castilla y las Provincias Vascongadas. Marcha luégo el trazado paralelo á la corriente del río Zadorra, deja á la izquierda á Armiñón, y á los 462 kilómetros llega á *Manzanos*, primera estación de las Provincias Vascongadas.




NORTE
Ría de Bilbao
Algorta
Zamudio
Lezama
Larrabezua
BILBAO
Echevarri
Zornoza
Miravalles
Areta
Llodio
Ceberio
Villaro
Zubiaur
Amurrio
Mendoza
Subijana
Bergüenda
Fontecha
Durango
Miranda de Ebro
DE MIRANDA DE EBRO
á
BILBAO Y DURANGO.
Escala de 1 por 750.000.
E. Valverde, dibujó.

TERCERA PARTE

De Miranda de Ebro á Bilbao.

ITINERARIO

ESTACIONES.	Distancias en kilómetros.
Madrid........	»
Miranda de Ebro........	453
Pobes.........	468
Zuazo..........	475
Izarra.........	487
Inoso.........	493
Lezama........	502
Orduña........	516
Amurrio.......	523
Llodio.........	535
Areta..........	537
Miravalles.....	543
Arrigorriaga..	547
Dos Caminos...	551
Bilbao.........	557

En Miranda de Ebro se verifica el cambio de tren para los viajeros que se dirigen á Zaragoza, Logroño y Bilbao. La vía que conduce á esta última capital al salir de la estación de Miranda toma la dirección del Norte, y describiendo una curva salva el río Bayas por un puente y pasa bajo un viaducto inferior la línea férrea del Norte, que se pierde por su derecha. Se interna después en el delicioso y ameno valle de Bayas, dejando primero á la izquierda y luégo á la derecha el seco lecho de este río, cruzando sobre un viaducto la carretera de Irún á Madrid y por tres puentes casi sucesivos el curso del indicado río, que marcha después definitivamente por la derecha. Elévase el trazado siguiendo una sucesión de terraplenes dominados á su vez por algunas colinas poco elevadas; queda por la izquierda, muy cerca de la línea, San Pelayo, rodeado de varios contrafuertes, y Caicedo, y por la derecha los bonitos pueblecillos de Ereña, Mimbredo y Anucita; sálvase la carretera de Vitoria á Salinas por otro viaducto, y á los 468 kilómetros de Madrid se llega á

Pobes, lugar con 21 viviendas y unos 70 habitantes, dependiente del ayuntamiento de Ribera Alta, en el cual fué batida la retaguardia del ejército francés por el general Wellington en Junio de 1813.

Después de la estación de Pobes marcha la vía por terreno quebrado y en extremo pintoresco, dejando por la derecha el río Bayas, que se desliza por un barranco rocoso, viéndose por este lado la bonita aldea de Subijana, perdida enmedio de aquellas rocas, y al opuesto la de Morillas. Sálvase el indicado torrente por un puente de 25 metros, pasando el Bayas á la izquierda, internándose á continuación en el desfiladero de Techas, y cruzándolo por un túnel de 112 metros. Siguiendo luégo las sinuosas orillas del

Bayas, se le corta varias veces contorneando por considerables desmontes y terraplenes la serie de colinas que cierran el angosto paso erizado de agudas rocas cortadas á pico, en cuyas grandes grietas arraigan viejas hayas y encinas. Queda á la derecha el pueblo de Apricano, y á la salida del desfiladero aparece á la vista un vasto circo rodeado por colinas coronadas de enormes rocas en forma de anfiteatro. A los 475 kilómetros está

Zuazo, apeadero de esta línea, destinado al servicio del establecimiento de aguas minerales, que dista medio kilómetro de la estación y depende del lugar de su nombre, situado á la derecha y á bastante distancia.

Déjanse después de Zuazo á la derecha los pueblecillos de Catadiano y Anda, cuyas iglesias semejan fortalezas de la Edad Media, crúzase el Bayas sucesivamente por tres puentes, perdiéndose y alejándose por la derecha el variado y pintoresco valle cruzado por sus aguas. Internándose luégo la vía en un espeso bosque de encinas, deja á la izquierda á Andagoya, á la derecha á La Zarrueta, salva siete veces por puentes el río Vadillo, y, describiendo una gran curva, llega á los 487 kilómetros á

Izarra, lugar con 38 viviendas que pertenece al ayuntamiento de Urcabustaiz, situado en terreno pendiente, con iglesia parroquial, escuelas y dos molinos harineros.

Márchase después sobre una rampa con inclinación de uno por ciento para ascender á la montaña de Gujuli, que se orada por un túnel de 283 metros. Alcánzase á la salida del mismo la mayor altura de la línea, que señala 624 metros sobre el nivel del mar, y desde esta gran elevación empiezan los grandiosos trabajos y las importantísimas obras de fábrica, admiración del viajero, llevadas á cabo para vencer los al parecer insuperables obstáculos que presentaba la naturaleza al desarrallo de este trazado, que desciende en un trayecto de 50 kilómetros en línea recta que median hasta Bilbao la diferencia de nivel de 603 metros. Por un agreste y pintoresco paisaje se sigue después del indicado túnel, salvando por un puente el río Altuve, y descubriendo después de un gran desmonte practicado en la roca viva el hermoso valle que baña el Orozco, situado en una inmensa profundidad, á la derecha, y bordado por ambas márgenes con espesos bosques de hayas, encinas y otros árboles. Al opuesto lado corre uno de sus arroyos afluentes, que pasa sobre un viaducto la vía y se despeña en preciosa cascada por la derecha salpicando de blanca espuma las agudas y verticales rocas que precipitan sus aguas. Déjanse todavía á la izquierda los pueblecillos de Oyardo y Uzquiano, y tras una rápida y pronunciada curva se llega á á los 493 kilómetros á

Inoso, aldea de poca importancia, situada á la derecha.

Desde esta estación desciende la vía por una gran pendiente y con rapidísimas curvas, recorriendo los flancos de las elevadas montañas que dominan el valle y volviendo varias veces á cruzar por debajo de sí misma, dominando siempre por la derecha un grandioso y sorprendente panorama. Durante la penosa bajada, y especialmente en los altos dependientes del de Inoso, recorre

tres túneles de 200, 107 y 55 metros. A los 502 kilómetros está

Lezama, lugar, cabeza de ayuntamiento, con 2.358 habitantes y 405 viviendas, situado á la derecha, en quebrado terreno dominando el valle, y en la cumbre de una aislada loma. Tiene sus 18 barrios diseminados por las pendientes y laderas de la agreste montaña, el palacio de Torrefuerte, escuelas, iglesia parroquial y tres ermitas. En el extremo Sur de su término se halla la prolongada cordillera de Basabe, poblada de arbolado, la sierra llamada de Urquiano, una mina de alcohol que ha proporcionado plomo en abundancia á las facciones carlistas, y un molino harinero.

Desde la última estación, después de una pequeña revuelta, y á la salida de un gran desmonte, vése alejarse por la derecha al



Peña de Orduña.

río Orozco, sombreando sus cristalinas aguas el espeso ramaje del arbolado que se levanta sobre sus márgenes, dejando entre su cauce y las montañas, por cuyas faldas corre la vía, ancha zona de verdor bien cultivada. Allá, en el fondo del profundo abismo, percíbese la vía que debe recorrerse 15 kilómetros después á una vertiginosa diferencia de altura, contorneando siempre en pronunciadas curvas casi circulares la famosa Peña de Orduña, constituida con imponentes masas de rocas verticales, y el flanco de las enhiestas montañas que se elevan formando inmenso circo en derredor de la hondonada donde asienta, y se ve á muy corta distancia, la ciudad de Orduña. Queda á la izquierda el pequeño pueblo de Lecamaña, donde da principio la mayor curva. Dos pequeños túneles se pasan durante este penosísimo trayecto, el primero de 64 metros y el segundo de 75, viéndose por la derecha á Aloria. Crúzase el río Barracarán por un puente y déjase á la derecha primero á Artomaña y en el fondo del circo, y sirviendo de

centro á dicha gran curva, levántase rodeada de bosquecillos la pintoresca villa de Delica, con 550 habitantes. Por un viaducto de 50 metros de largo y 18 de alto, y en medio de la misma curva, se salva el Nervión, que naciendo en el Salto del Agua, en lo más intrincado de la Peña de Orduña, divídese en los cuatro brazos llamados Durango, Arratia, Orduña y Cadagua, recorriendo el pais Vizcaino, absorbiendo infinidad de pequeños arroyuelos y acompañando con una de sus corrientes principales al trazado férreo hasta Bilbao, donde rinde su natural tributo el proceloso mar. Después de este viaducto, revuelve la vía bajo sí misma, siguiendo el flanco oriental de la Peña indicada, pasando sobre otro viaducto la carretera general á Burgos, salvando por un puente el río Tertangas pasando sobre otro viaducto el camino de la Antigua, santuario muy notable, y llegando á los 516 kilómetros á

Orduña, ciudad, cabeza de ayuntamiento, con 3.139 habitantes y 483 viviendas, situada á la derecha al pie de la indicada célebre Peña que lleva su nombre, extendiendo su caserío y término por una feraz y deliciosa vega, que pertenece á la provincia de Vizcaya y está rodeada por territorio alavés. Conserva algunos vestigios de sus antiguas murallas, y sobresalen entre sus edificios el palacio de la Aduana, un exconvento de franciscos y dos iglesias parroquiales. Su plaza mayor es espaciosa, con soportales, y en ella se encuentran los mejores comercios. Población antiquísima, no necesitó ser repoblada por Alfonso el Católico al arrancarla al poder musulmán, sirviendo desde entonces de fuerte avanzado para los cristianos. En el siglo XV sufrió un horroroso incendio; en la guerra de la Independencia fué el lugar de refugio de la Junta vizcaina y en las civiles punto importante y disputado por ambos bandos. (1)

Desde la estación de Orduña, que se encuentra ya en el fondo del valle, desciende, sin embargo la vía, con pendientes de uno por ciento, dominada á la izquierda por las abruptas faldas de la Peña, que guardan en su seno una grandiosa gruta ó caverna de mucha extensión, y por la derecha por elevadísima colina que cierra el valle, no dejando más que un estrecho paso al Nervión y el trazado de la vía. Percíbense perfectamente en la parte superior todos los detalles de la línea que acaban de cruzarse, ensánchase el país, alejándose las montañas, quedando por la derecha Saracho cruzado por la carretera y el Nervión, pásase éste dos veces por puentes, se cruza la carretera de Orduña, vése á la espalda la torre de la iglesia de Lezama y se llega á los 523 kilómetros á

Amurrio, lugar, cabeza de partido judicial y de ayuntamiento, con 1.200 habitantes y 253 viviendas, situado sobre las márgenes del río Nervión, en un llano delicioso cercado de diferentes colinas, con los barrios de Aldama, Alday, Alluriaga, Aresqueta, Ariaga, Barrenlugo, Berganza, Cruzialde, Eligorta, Isanca, Lacalle, Landaburo, Landaco, Larra, Lejondo, Los Trigueros, Ma-

(1) Véase nuestra Guía de Bilbao y Orduña.

riaca, Mendico, Mendiguren, Onsoño, Oquilurre, Orue, Pardio, Sagarribay, San Roque, Tontorra, Ugarte, Uritagoico y Zabalibar. Tiene casa ayuntamiento, escuelas, una iglesia parroquial, varias ermitas, un hospital, una ferretería y seis molinos harineros.

Desde Amurrio extiéndese á la derecha rica y fertil llanura, se pasa el Nervión por un puente de hierro de 24 metros, antes de la confluencia del Isoria, y sigue la vía llevando por la izquierda la carretera y el río, dejando entre ellos y la línea el bonito valle donde asienta Luyando con sus baños ferruginosos y la monumental cruz que señala el sitio donde estuvo el arbol Malato, que marcaba el límite del antiguo alistamiento para las tropas reales, y el paraje hasta donde persiguieron los vizcainos á los leoneses en la batalla de Arrigorriaga. Cruza la vía por su base y por medio de desmontes una série de colinas, que separan el valle de Luyando del de Llodio, y á los 535 kilómetros llega á

Llodio, ayuntamiento con 2.358 habitantes y 405 viviendas, cuya residencia central es el barrio de Plaza. Es apeadero de esta línea. Cierran el valle de su nombre grandes montes cubiertos de frondosos bosques, siendo entre aquéllos notables el Yermo, Mostacha y Tardamonte. Cúbrense las laderas de extensos viñedos que producen un exquisito chacolí muy apreciado en la comarca, regando la fértil hondonada las rientes aguas del Nervión, sobre cuyas márgenes asientan el indicado barrio de la Plaza, las ruinas de una antigua torre y las aldeas de Areta y Gardea, con puentes de piedra que las ponen en comunicación. A los 537 kilómetros está la indicada aldea de

Areta, que tiene 42 viviendas.

En Areta se enlazan la carretera de Vitoria á Bilbao por el valle del Orozco con la de Castilla y se verifica la unión de los ríos Orozco y Nervión. Vése por la derecha el indicado valle, cubierto de extensa sábana de verdor y cerrado en el fondo á los cuatro kilómetros por una prolongada colina paralela á la vía. Pásase un gran desmonte y elévanse después por la izquierda alegres montañas, percibiéndose en sus faldas el pueblecillo de Arrancudiaga, con 350 habitantes, cruzado por la carretera que sigue el flanco de aquellas alturas. Las aguas del Nervión emprenden un sinuoso derrotero, obligadas por los contrafuertes de ambas márgenes, que salva la vía en línea recta valiéndose para ello de ocho puentes de 40 á 80 metros de largo, un túnel de 82 y un viaducto de piedra de 110 por 16 de alto, tendido sobre el ameno valle donde asienta, á los 543 kilómetros

Miravalles, apeadero de esta línea, y villa cabeza de ayuntamiento, con 515 habitantes y 83 viviendas, situada á la izquierda del río Nervión, con los barrios de Udiarraga, Marquio y Lupardo, iglesia parroquial, una buena ermita sobre una eminencia, una fuente de aguas minerales y varios molinos harineros. En sus cercanías se dió una importante acción en la última guerra civil, ganada por el general Quesada, recompensado justamente por ella con el título de marqués de Miravalles.

Desde Miarvalles pásase el in-

dicado viaducto, se salva el Nervión y por otro segundo viaducto la carretera de Orduña, y á los 547 kilómetros se llega á

Arrigorriaga, anteiglesia, cabeza de ayuntamiento, con 817 habitantes y 135 viviendas, situada á la orilla izquierda del Nervión, en un llano bien ventilado. Su población se halla repartida en barriadas, y tiene buena plaza y casa consistorial, escuelas, iglesia parroquial, cuya fundación data del siglo IX, y en donde se hallan enterrados los nobles vizcainos y el infante D. Ordoño, muertos en la sangienta batalla de Arrigorriaga el año 848, librada entre vizcainos y leoneses, y perdida por estos últimos que estaban mandados por dicho infante. Tiene además seis ermitas. En un puente inmediato sobre el Nervión se dió otra importante acción en la primera guerra civil, en la que fué herido el general Espartero. En su industria figuran fábricas de curtidos, ferreterías, martinetes y molinos harineros.

Más abajo de Arrigorriaga se percibe perfectamente el pueblo de Zaratamo, con 388 habitantes, y más lejos, siguiendo el pintoresco y ameno curso del Nervión, la aldea de Artunduaga. Crúzase dos veces la carretera de Orduña por medio de viaductos, elévase por la izquierda sobre las escarpadas rocas que dominan el trazado la iglesia de San Miguel de Basauri y vuélvese á cruzar la indicada carretera, viéndose por la derecha el puente que hemos indicado sobre el Nervión. A los 551 kilómetros está

Dos Caminos, apartadero de esta línea.

Desde este último punto se llega poco después al paraje conocido con el nombre de Boquete, formado por una pequeña península de la sierra de Ganguren, rodeada por las aguas del Nervión, y en la que se levanta la anteiglesia de Echevarri. Se continúa después por la izquierda dejando á la derecha el ramal que enlaza esta línea férrea con la de Bilbao á Durango. Pásase por el apartadero de Ollargan, sálvase por el puente nuevo el Nervión, y se percibe por la derecha el precioso valle de la Peña, con la importante fundición de Bolueta, fábricas de papel y molinos harineros movidos por el Nervión. Penetra después la vía bajo un tunel de 986 metros, y tras una rápida curva y un viaducto sobre la carretera de San Francisco, llega á los 557 kilómetros á la estación de

Bilbao, villa, capital de la provincia de Vizcaya, cabeza de partido judicial y de ayuntamiento, con 35.000 habitantes y 982 viviendas, puerto comercial de gran importancia, situado sobre la ribera derecha del río Nervión, en una pequeña llanura que forma un ligero plano inclinado dominada por los montes de Archanda al Norte, el Morro al Este y Maravilla al Sur.

Fundada esta población en el siglo XIII por D. Diego López de Haro, señor de Vizcaya, no llegó á adquirir gran preponderancia y desarrollo hasta el XVI. De entonces data su prosperidad y riqueza actuales, siendo en el día su matrícula la primera de España, su industria minera en hierros especialmente un venero de abundancia y su comercio uno de los más activos é inteligentes de la Península. Los gran-

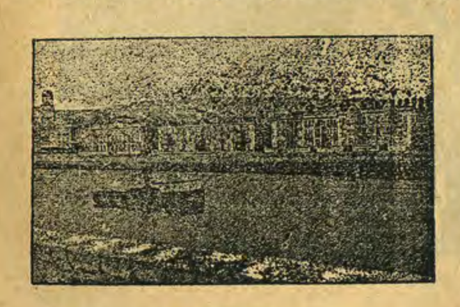


VISTA DE BILBAO

des desastres que atrajeron sobre esta invicta villa las dos sangrientas guerras civiles, apenas si han dejado huellas de su paso, pues con inteligente y laborioso trabajo han sabido sus habitantes borrarlas por completo, alzándose de nuevo con más hermosura y gallardía los viejos barrios arruinados, trocándose en elegantes manzanas de casas enlazadas por espaciosas calles tiradas á cordel.

Es notable la plaza nueva, cuadrilátero con soportales que cobija una buena parte del comercio, y en la que se alza el bonito palacio de la Diputación. Tiene cuatro iglesias parroquiales: las de Santiago, de estilo gótico, y de San Antonio Abad, ambas del siglo XV; el magnífico Hospital civil, la Escuela de Náutica, el instituto, el Banco y el Teatro. Comunícanse la antigua y nueva población por medio de tres puentes, y cuenta con hermosos paseos. El principal y el más frecuentado del Arenal de forma triangular y á orillas del Nervión, el Campo Volantin, al Norte del anterior y el de la estación ó de Abando.

La villa moderna puéblase con sus nuevos hoteles y adquiere de día en día mayor extensión, sembrando de lujosas y modernas edificaciones los antiguos campos de verdor. Cruzan sus animadas calles ómnibus y tranvías, que enlazan entre sí sus barrios extremos, y que, siguiendo las alegres márgenes del río, se dirigen á los pueblecillos de los alrededores. Una bonita calzada, que corre paralela al Nervión y tiene 11 kilómetros de longitud, une á Bilbao con Portugalete, mansión veraniega de aristocráticas familias; un tranvía, que sale de la Plaza del Arenal, conduce por la margen derecha del mismo río hasta el pintoresco y animado barrio de las Arenas, situado en el mismo paraje donde rinde aquél sus aguas al mar Cantábrico, cubriéndose la vía de la margen derecha con importantísimas edificaciones y preciosos jardines, y la opuesta de Portugalete con un gran establecimiento depósito de mendicidad, con notables explotaciones agrícolas, hermosas fundiciones de hierro y de acero y con el famoso Desierto, que nutren continuamente las célebres minas de Somorrostro, formando en conjunto una continuada prolongación de la heróica villa, que no termina hasta las arenosas playas donde asientan Santurce y Algorta, dos pequeñas joyas de la costa, alegre refugio de verano de infinidad de familias del interior, que buscan en las puras brisas del Cantábrico la vida perdida con la mefítica atmósfera respirable en las grandes y apiñadas poblaciones. Es Bilbao, en fin, centro de extraordinario é inusitado movi-



Vista de Portugalete.

miento, reuniendo la actividad y aspecto de las populosas ciudades y el saludable clima de las pequeñas y bien situadas.

En las recientes guerras civiles ha figurado como punto estratégico importante, siempre codiciado de las facciones carlistas, de las que ha sabido defenderse con heroismo en tres terribles sitios (1).

CUARTA PARTE

De Bilbao á Durango (2).

ITINERARIO

ESTACIONES.	Distancias en kilómetros.
Bilbao.........	»
Dos Caminos...	2
Zuazo.........	8
Puente La Torre.........	12
Usansolo......	13
Vedia.........	15
Lémona.......	17
Astepe........	17
Amorevieta....	22
Euba..........	26
Santa Polonia (Apeadero.)..	30
Durango......	33

La vía férrea de Bilbao á Durango recorre en toda su extensión un pintoresco y ameno paisaje, jardín de esplendorosa y abundante vegetación salpicado de blancos y elegantes caseríos, profusión de fábricas y alegres pueblecillos, y cubierto de frondoso arbolado de mil especies diferentes. Al partir de Bilbao marcha á enlazarse con la vía general que se dirige á Miranda de Ebro, en la inmediata estación de Dos Caminos, partiendo del arrabal de Achuri por la margen derecha del Nervión, que atraviesa por un puente, internándose en un túnel de 320 metros, pasando después cerca del indicado río por las canteras del Ponte y llegando á los dos kilómetros al apeadero de los

Dos Caminos, punto donde enlaza con la otra línea, á inmediaciones de Bolueta, barrio de Begoña, paraje célebre por su renombrada romería y su venerada Virgen.

Sigue después la vía muy cerca de los barrios de Ibasuri y Ezcaray, tocando á los caseríos de Iturrigaldu y Pradera, y á una notable fábrica de harinas, y en la misma dirección que el camino de Galdácano. Cruza después el arroyo Pescachu, y describe una gran curva, al principio de la cual deja al opuesto lado del arroyo dicho á Leguizamón, é internándose en un espeso bosque, pasa el arroyo y barrio de Taversario, deja á la vista el

(1) Véase nuestra Guía del viajero en Bilbao y Orduña, ilustrada con planos, vistas y grabados, de venta en las principales librerías y en la Administración, Alcalá, 102.

(2) La descripción de esta parte del itinerario está tomada de las memorias unidas á los proyectos archivados en la Sección de Obras públicas del Ministerio de Fomento.

monte Cucullaga, y sigue luégo las márgenes del Nervión, cortando la indicada carretera de Galdácano. Abandona luégo aquel río para unirse al Durango, cuyas aguas salva por un hermoso puente de hierro, marchando á continuación por su orilla izquierda en dirección paralela á la carretera; cruza el Orduña por otro puente, deja á la vista el monte Zaratamo y la heredad de Casas Quemadas, y llega á los ocho kilómetros á

Zuazo, barrio del ayuntamiento de Galdacano, y que tiene 14 viviendas.

Describe enseguida una curva, siempre cercano el trazado de la vía á las aguas del Durango; deja á la derecha á Izaga y por la izquierda las escarpadas canteras de Guturribay, y llega á los 12 kilómetros á

Puente la Torre, barrio también dependiente de Galdácano.

Recorre pintoresco y variado país durante un kilómetro, y á los 13 llega á

Usansolo, centro de poca importancia.

Atraviesa el trazado después de esta estación el frondoso y espeso bosque de Garay, pasando á inmediaciones del caserío de este mismo nombre y del barrio de Mendizur, entrando á continuación en un hermoso valle. A los 15 kilómetros está

Vedia, anteiglesia, cabeza de ayuntamiento, con 560 habitantes y 129 viviendas, situada á la izquierda del río Durango.

Déjase á la derecha otro bosque tan frondoso como el anterior, y á Barrueta, Barandio y Zubiate, y á los 17 kilómetros se encuentra

Lémona, anteiglesia, también cabeza de ayuntamiento, con 741 habitantes y 144 viviendas, situada á la izquierda del río Durango, entre éste y el que baja de Dima, distribuyéndose su población en los barrios de Elorriaga, Lemorieta, San Ignacio, La Iglesia, Durandio, Arraño y Asuerreca, con escuela, iglesia parroquial, cinco ermitas y dos molinos harineros. Se comunica su estación con los baños de Arteaga y Villaro.

Desde Lémona sigue el trazado no muy léjos de Chiriboqueta, pasa el Arratia por un puente de 20 metros y faldeando las laderas de varios montes cubiertos de espeso arbolado, cruza el arroyo Rogazpe, deja á la izquierda grandes masas de rocas, salva el Durango por otro puente de hierro y llega á los 17 kilómetros á

Astepe, apeadero de poca importancia.

Continúa la vía por accidentado y hermoso paisaje, separándose del Durango, que vuelve á encontrarse con ella y la obliga á salvarle por otro puente de piedra. A los 22 kilómetros está

Amorevieta ó Zornoza, anteiglesia, cabeza de ayuntamiento, con 2.517 habitantes y 340 viviendas, situada en las márgenes del río Durango y que comprende la feligresía de Bernagoitia y los barrios de Boroa, San Miguel de Dudea y plaza de Zubiaur. Es notable su suntuosa iglesia, con hermosa torre y una de las mejores de Vizcaya, y el palacio de Zornoza. Tiene también varias ferreterías y molinos harineros. En Amorevieta se firmó un célebre tratado en la segunda guerra civil, que no llegó á producir los benéficos resultados que de él se esperaban. Su estación se comunica con los balnearios de Echa-

no y Cortezubi y los puertos de Bermeo, Elanchove, Lequeitio y Mundaca.

Deja después la vía sucesivamente por ambos costados á Leguineche, los montes Ojemburu y Uricoa y los barrios de Ibarguren, Malespera y San Antolín, llegando á los 26 kilómetros á

Euba ó Eubabaso, barrio con siete viviendas, dependiente del ayuntamiento de Yurreta.

Sigue después la vía internándose en la fresca vega que lleva el último nombre, por la margen izquierda del Durango, pasando al pie del cerro de Bernabeitia y á la vista de este barrio, que queda á la derecha, cruzando espesos bosques y las canteras de Durango, y llegando á los 30 kilómetros á

Santa Polonia, apeadero situado en la entrada de la deliciosa vega de Durango.

Encantador paisaje ofrecen ambos costados de la línea en los tres kilómetros que median hasta Durango. Crúzase la amena y fértil campiña que precede á aquella villa, pintorescamente situada después de su barrio de Casas Nuevas, y á los 33 kilómetros se llega á

Durango, villa, cabeza de partido judicial y de ayuntamiento, con 3.154 habitantes y 548 viviendas, situada en una hermosa llanura de las pocas con que la naturaleza ha dotado á la región vizcaina, circundada de elevadas montañas y á la derecha del río que desciende de Mañaria é Izurza. Sus calles principales se llaman Barrencalle, Artecalle, Goiencalle y Callebarria, y los barrios arrabales Inchaurondo, Curuciaga, Pinondo, Hermodo y San Agustín Tiene además las plazas de la Constitución y Santa Ana, cuatro puertas, casa ayuntamiento, escuelas de 1.ª y 2.ª enseñanza, un hospital, que es también casa de Misericordia, las parroquias é iglesias de San Pedro de Tavira, el primer templo católico que se erigió en Vizcaya, Nuestra Señora de Urribarri, Santa Ana y Santa María Magdalena, los conventos de monjas de Santa Clara y Santa Susana, un exconvento de Agustinos y nueve ermitas. Sus producciones agrícolas son muy abundantes, y en su industria figuran fábricas de mantas y curtidos, ferreterías, tejedores de lienzos, martinetes y varios molinos harineros. Es notable un arco con torreones que se levanta en la plaza de Santa Ana.

Merindad de la antigua república vizcaina, fué condado independiente desde el siglo XI al XIV, bajo el nombre de Tabira de Durango. Desde esta época volvió á formar parte del señorio de Vizcaya con el nombre que actualmente conserva.

Durango se comunica con los balnearios de Zaldivar, Urberoaga de Ubilla y Elorrio y los puertos de Ondarroa, Motrico y Deva.



VIII

Balnearios y baños de mar enlazados con estas líneas.

BALNEARIOS

Alzola.—Estos baños de aguas bicarbonatadas cálcicas, llamados de Urberuaga de Alzola, combaten las afecciones gástricas, las del aparato urinario y gastralgias, y están situados en la aldea de su nombre y en combinación con la estación de Zumárraga y las de Bilbao y Durango. Los baños cuestan de 1,50 á 2 pesetas y los hospedajes de 2,50 á 10.

Barambio. — Empléanse estas aguas sulfuradas cálcicas para combatir las afecciones cutáneas. Están situados en el pequeño lugar de su nombre, cerca de la estación de Amurrio, desde la cual se tardan dos horas en llegar al establecimiento. Los baños cuestan 1 peseta y el hospedaje de 2,50 á 4.

Castillo-Elejabeitia.—Estos baños de aguas sulfuradas cálcicas, que combaten las afecciones sifilíticas y herpéticas, están situados cerca del pueblo de su nombre, comunicándose por el ferrocarril de Bilbao á Durango y con la estación de Dos Caminos. Los baños cuestán de 0,75 á 2,50 pesetas y los hospedajes de 2 á 6.

Cestona.—Se va á estos baños de aguas cloruradas sódicas por el ferrocarril de Bilbao á Durango. Combaten las afecciones crónicas del tubo digestivo, enfermedades de la piel y reumatismos articulares. Cuestan de 1 á 2 pesetas y los hospedajes de 2 á 8.

Cortezubi.—Sus aguas son carbonatadas cálcicas y están situadas en el lugar de su nombre, á 11 kilómetros de Guernica y 15 por camino de la estación de Amorevieta.

Cucho.—Aguas sulfuradas cálcicas empleadas contra humores herpéticos, sífilis, escrofulismo, catarros, bronquitis y flujos blancos. El establecimiento, bien montado, dista 11 kilómetros de Miranda de Ebro y tiene ómnibus en combinación con los trenes, que cuestan por asiento 4 pesetas, y emplean hora y media en

el trayecto. Precio del baño 1,50 pesetas, uso del agua 2,50 y hospedajes de 2 á 6.

Echano.—Baños de aguas sulfuradas cálcicas, que se comunican con la estación de Amorevieta.

Elejabeitía.—Aguas sulfurado-cálcicas frias, recomendadas para afecciones herpéticas, faríngitis y laríngitis. Están situadas en el caserio de su nombre, y se comunican con la villa de Durango, de la que distan 14 kilómetros.

Molinar de Carranza.—Sus aguas cloruradas sódicas se aplican eficazmente en la curación del reuma en todas sus clases. Precio de los baños de 0,50 á 1,50 pesetas y de los hospedajes de 2,50 á 8. Se comunica el establecimiento, situado en el precioso valle de las Encartaciones, con Bilbao, por un servicio de coches que llevan 10 pesetas por asiento y tardan 6 horas en recorrer la distancia de 52 kilómetros que media entre uno y otro punto.

La Muera.—Sus aguas ferruginosas cloruradas sódicas combaten el raquitismo, escrofulismo, herpetismo, reuma y desarreglos del tubo digestivo. Su establecimiento, perfectamiente montado, dista un kilómetro de Orduña, con servicio de ómnibus. Los hospedajes valen de 4 á 6 pesetas. Habitaciones solas desde 1.50.

Luyando.—Estos baños de aguas ferruginosas, situados en un pintoresco valle y en el pueblo de su nombre, se comunican con la estación de Amurrio, que se encuentra á corta distancia.

Sobrón.—Aguas bicarbonatadas sódicas, muy eficaces contra las enfermedades del aparato gástrico y de las vías urinarias, á las que se va en coches desde la estación de Miranda de Ebro, tardando hora y media y costando el billete 4 pesetas. Baño de 1 á 2,50; uso de las aguas por la temporada 2,50; hospedaje 3,50 á 7.

Urberoaga de Ubilla.—Aguas azoadas, que combaten las enfermedades del aparato gástrico, hepático respiratorio y génito urinario, situadas á dos kilómetros de Marquina y con servicio de coches en combinación con el ferrocarril de Bilbao á Durango, que cuestan por asiento desde esta última villa 3,50 pesetas, expendiéndose los billetes de combinación en Bilbao, frente al Teatro, en casa de Sergio Jiménez. Baño de 1 á 2,50 pesetas, inhalaciones de 5 á 10, sala de respiración 15. Hospedaje de 3 á 15 pesetas.

Villaro.—Aguas sulfuradas cálcicas, que combaten los reumatismos, las enfermedades de la piel y escrofulosas, situadas á inmediaciones de la villa de su nombre, que se comunica, por ómnibus, á bajo precio, con la estación de Dos Caminos. El baño cuesta de 0,75 á 2,50 pesetas, y los hospedajes de 3 á 6.

Zaldívar.—Magníco establecimiento de aguas cloruradas sódicas sulfurosas, montado con sumo lujo y con arreglo á los mejores adelantos. Combaten eficazmente el herpetismo, la anemia, el reumatismo y las afecciones del estómago y garganta. Los baños valen de 1 á 3 pesetas. Hospedaje de 4 á 15. Servicio de coches desde Durango, 1,50 pesetas asiento.

Zuazo.—Aguas sulfuradas sódicas, que se emplean contra el herpetismo, reumatismos cróni-

cos, oftalmias herpéticas y catarros. Baños de 0,50 á 2,50 pesetas. Hospedajes de 4 á 7. El establecimiento se halla á muy corta distancia de la estación de su nombre.

BAÑOS DE MAR

Arenas. (Las)—Se va á estos baños, con magnífica playa, desde Bilbao por tranvías que salen cada cuarto de hora y emplean una hora en su viaje de 14 kilómetros. Pertenecen á la anteiglesia de Güecho y están situados sobre la orilla derecha del Nervión. Tienen una magnífica fonda, hospedajes, cuyos precios varian desde 6 á 10 pesetas diarias, y un hermoso establecimiento donde se pueden tomar baños calientes, y con esmerado servicio.

Algorta.—Están situados estos baños á inmediación de los anteriores, disfrutándose como en aquéllos de alegres diversiones durante la estación veraniega. Tienen hospedajes de 5 á 7 pesetas y casas amuebladas para la temporada á precios un tanto subidos la mayor parte.

Bermeo.—Está situado este puerto frente á la isla de Izaro, en el cabo Machichaco, y se comunica con la estación de Amorevieta por coches diarios, que llevan por asiento, combinado con el del ferrocarril á Bilbao 7.50 pesetas. Disfrútase de agradable frescura, y hay buenas casas de baños y hospedajes desde 3 á 8 pesetas.

Lequeitio.-Enlazado con Amorevieta. Servicio combinado con el ferrocarril á Bilbao, precio 6 pesetas. Notable su palacio de Uribarren. Alegres paseos y buenas playas. Hospedaje de 3 á 6 pesetas.

Mundaca.—Viaje combinado desde Bilbao por Amorevieta, precio 4 pesetas por asiento. Bonita estación veraniega. Hospedajes económicos de 3 á 6 pesetas.

Portugalete.—Mansión aristocrática de verano, enlazada con Bilbao por tranvías que hacen el servicio de 15 en 15 minutos y con vapores que salen de media en media hora. Numerosas fondas y hospederías de 5 á 15 pesetas.

Santurce.—Tranvías desde Bilbao por 6 pesetas y ómnibus desde Portugalete por 0,50. Hospedajes económicos desde 3 á 6 pesetas. Alegres escursiones hermosas playas y pintorescos al rededores.

Saturraran.—Enlazado también con Durango y su ferrocarril á Bilbao. Bellísima estación balnearia. Hospedajes de 6 á 8 pesetas.



ÍNDICE DE LOS MAPAS Y GRABADOS

ÍNDICE GENERAL

de los pueblos que comprenden estas lineas.



E. VALVERDE

NUEVA GUÍA DEL VIAJERO EN ESPAÑA Y PORTUGAL

Comprende once Regiones, ilustradas con mapas, planos, vistas y grabados.

Publicadas las tres primeras: *Antiguo Reino de Toledo*, cinco pesetas; *Antiguo Reino de Castilla* y *Antiguo Reino de León*, las dos á cuatro pesetas. Por suscrición, á mitad de precio todas las regiones.

GUÍAS DE TODAS LAS CIUDADES DE ESPAÑA

ILUSTRADAS CON PLANOS, VISTAS Y GRABADOS

Publicadas las dieciocho siguientes:
Madrid, dos pesetas.
A peseta.—Sitios Reales.—Toledo.—Burgos.—Segovia.—Santander y Santoña.—Valladolid y Medina de Rioseco.—Salamanca, Ciudad Rodrigo y Béjar.
A 0'50 céntimos de peseta.—Guadalajara, Alcalá y Sigüenza.—Ciudad Real y Almagro.—Cuenca y Huete.—Avila.—Soria, Santo Domingo de la Calzada y Burgo de Osma.—Logroño, Nájera y Frías.—Calahorra, Alfaro y Arnedo.—León y Astorga.—Palencia.—Zamora y Toro.

VIAJES DESCRIPTIVOS

Itinerarios de todas las líneas férreas, ilustrados con planos, vistas y grabados.

Publicados los cinco siguientes, al precio cada uno de *una peseta:*
Madrid á Santander, Zamora y Medina de Rioseco.
Madrid á Irún y Hendaya, Segovia y La Granja.
Madrid á Oviedo, Gijón, Langreo, Trubia y Caldas.
Madrid á Bilbao y Durango.
Madrid á la Coruña, Orense, Vigo, Pontevedra, Carril y San-tiago.

La colección completa de estas GUÍAS DEL VIAJERO, prop[illegible] autor, comprende la Guía general, que es el conjunto de [illegible] demás, de 50 á 60 de poblaciones y de 20 á 25 de ferrocarr[illegible]